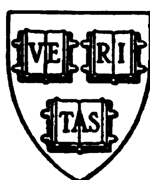

HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 792 782




VE
RI
TAS



A Monsieur Pierre [illegible]
Cordial souvenir de la bataille
dreyfusarde — (50)
[illegible]
9 décembre 1898

LA TRANSPORTATION

RUSSE ET ANGLAISE

LA

TRANSPORTATION

RUSSE ET ANGLAISE

AVEC UNE

ÉTUDE HISTORIQUE

SUR

LA TRANSPORTATION

PAR

Ivan FOÏNITSKI
Professeur à la Faculté de Droit
de Saint-Péterbourg
Avocat général à la Cour de Cassation

Georges BONET-MAURY
Attaché à la Bibliothèque
du Comité de Législation Etrangère
près le Ministère de la Justice à Paris

PRÉFACE

DE

J. LEVEILLÉ
Professeur à la Faculté de Droit de Paris
Député de la Seine.



PARIS
LECÈNE, OUDIN ET Cie, ÉDITEURS
15, RUE DE CLUNY, 15

1895

DEC 29 1932

PRÉFACE

Quand on étudie un problème quelconque de législation, il est bon de ne pas consulter exclusivement des auteurs nationaux. Ceux-ci sont en général imbus des mêmes préjugés que nous ; ils s'inspirent des mêmes idées ; ils sont conduits par les mêmes principes. Mais ces idées et ces principes peuvent être erronés ; il faut donc les soumettre à une contre-épreuve qui en démontre la valeur ou le néant.

Il est sage dès lors de franchir la frontière et d'interroger les hommes qui ont vécu, qui ont pensé et qui ont écrit dans un autre milieu que le nôtre.

Quand on s'occupe de droit pénal surtout, il s'agit d'organiser la guerre, la guerre défensive de la société contre le crime ; il importe

de rechercher et de méditer les moyens variés que les divers États emploient contre l'armée des malfaiteurs.

L'École des criminalistes russes est peu connue en France. Nos amis de Saint-Péterbourg et de Moscou ont dans leurs traités conservé leur langue mère ; nous ne la comprenons guère. Je me souviens qu'au dernier congrès pénitentiaire je pressais un jurisconsulte éminent, M. Tagantsev, de faire traduire en français par quelques-uns de ses élèves une partie tout au moins de son grand ouvrage sur le droit pénal.

Un autre maître de la science russe, M. Foïnitski, que j'ai eu l'honneur de rencontrer plusieurs fois déjà à l'étranger, à Bruxelles, à Berne, à Saint-Péterbourg, et que nous entendrons à Paris dans quelques jours, a de son côté publié une monographie des plus savantes et des plus intéressantes sur la transportation.

M. Foïnitski est un adversaire déclaré de la transportation ; mais dans sa parfaite loyauté, exposant un sujet aussi grave, il est avant

tout un rapporteur exact et un historien impartial de toutes les tentatives d'expatriation pénale qui ont été rédigées, soit dans le passé, soit de nos jours. Je suis au contraire un partisan déterminé de la transportation, si elle est conduite avec intelligence et pratiquée avec probité.

Un élève de la faculté de droit de Paris, M. Georges Bonet-Maury, qui a le goût et le don des langues étrangères, avait, en suivant les cours de l'Ecole de Paris, été frappé de la grandeur et de la complexité des problèmes que soulève l'organisation des peines dans nos sociétés modernes. Il s'est inscrit à l'Université de Iaroslavl ; il comprend parfaitement le russe. Je l'ai vivement encouragé à traduire en français le beau travail que M. Foïnitski a consacré à la transportation. Mon éminent collègue de Saint-Péterbourg a donné avec beaucoup de bonne grâce toutes les autorisations nécessaires.

M. Georges Bonet-Maury nous livre aujourd'hui le premier fruit de cette collaboration. Il publie, en la condensant parfois,

la partie de l'ouvrage du professeur russe qui concerne la transportation étrangère. Il insiste particulièrement sur la transportation australienne et sibérienne. Nous connaissons déjà la première, qui n'est plus qu'une matière historique ; mais nous ne connaissons guère la seconde.

J'ai conseillé à M. Bonet-Maury de ne pas nous donner dès maintenant la partie du travail de M. Foïnitski qui est relative à la transportation française. Le savant professeur de Saint-Péterbourg, qui possède admirablement la littérature spéciale, n'est pas au courant — très peu de mes compatriotes, même parmi les spécialistes, le sont d'ailleurs — des dernières règles qui gouvernent notre transportation contemporaine en Guyane et en Calédonie. J'estime que le jeune traducteur achèvera plus utilement sa tâche, quand il aura lui-même mis au point l'étude de la transportation française, en tenant compte des modifications de droit et de fait qui ont été récemment apportées à son fonctionnement.

Le livre qui est actuellement offert au public constitue en résumé un document d'une haute valeur au point de vue de la législation comparée. Il honore à la fois le Russe qui l'a conçu et le Français qui l'a traduit.

Ce livre paraît à son heure, puisque demain s'ouvre à Paris le cinquième congrès pénitentiaire international où la question de la transportation sera sans doute l'objet d'un débat vif et peut-être passionné.

J. Leveillé,
Professeur à la faculté de droit de Paris,
Député de la Seine,

AVANT-PROPOS

Le professeur Foïnitski a, dans son ouvrage intitulé « Théorie des peines » (*Cutchénie o nakazaniakh*), consacré à la transportation russe une étude d'une scrupuleuse exactitude, et presque toujours impartiale. Ce sont là des qualités que l'on chercherait en vain chez les rares auteurs qui ont traité la même question.

On avait vu, aux différents Congrès internationaux, les délégués officiels de la Russie garder sur la question de la transportation une prudente réserve, privés qu'ils étaient de renseignements précis et certains. Les questionnait-on sur les expériences faites en Sibérie, sur les résultats pratiques, ils se récusaient, se contentant d'esquisser, souvent avec éloquence il est vrai, des généralités, mais n'apportant point en somme de matériaux sérieux. En 1872, au Congrès international de Londres (1),

(1) *Prisons and reformatories at home and abroad, being the transactions of the international prison Congress.* Londres, 1872, page 404.

le professeur Vladimirov vint défendre la transportation, la représentant comme un agent puissant de colonisation ; son collègue le comte Sollogoub abonda dans son sens, disant qu'elle était une question vitale pour la Russie (*vital question for Russia*). Mais cela ne nous apprenait rien de plus que ne l'avait fait en 1856 la courte notice bibliographique du comte Bloudov insérée dans le rapport de la commission d'enquête (1).

La question de la transportation fut l'objet d'une très vive discussion dans la troisième commission du Congrès de Stockholm. L'un des membres de la délégation russe, M. Kokovtsev, se prononça contre la transportation en général ; mais il entendait parler d'une sorte de relégation individuelle, appelée transportation simple (*Ssylka na posélénie*), et non point des travaux forcés (*Katorga*), contre lesquels il n'avait aucune objection à élever (2). Dans les conclusions du rapport général, M. Méchelin, délégué de la Finlande, après avoir, lui aussi, vivement critiqué la transportation française, réserva son jugement sur cette peine, telle qu'on l'appliquait en Russie.

(1) *Third report from the select committee on transportation* House of Commons, 1856, pag. 73-74.

(2) De cette erreur de terminologie nous pouvons conclure que le vote négatif de M. Kokovtsev ne portait pas sur le principe de la transportation, mais seulement sur son application, telle qu'on la pratiquait en France. *Congrès de Stockholm*, I, pp. 193-4.

Il en fut de même au Congrès de Saint-Péterbourg en 1890. Il y eut de longues discussions sur cette question, les orateurs succédaient aux orateurs, sans pouvoir se comprendre : c'est qu'en réalité nul d'entre eux ne connaissait l'objet exact de la discussion. Alors que les uns parlaient de déportation, les autres répondaient transportation et *vice-versa*. En effet, de même qu'en France au commencement du siècle, la terminologie sur ce point n'est pas encore définitivement établie et fixée en Russie, même entre criminalistes. Nous en donnerons pour preuve cette phrase prise dans la *Théorie des peines* : « Cette peine (la relégation individuelle), dit le savant professeur de droit pénal de la Faculté de Saint-Péterbourg, n'a pas encore reçu de nom bien déterminé dans la législation, mais en général on l'appelle soit transportation pour la vie, soit transportation à demeure (1). »

Par suite de cette même lacune, la transportation a donné naissance à une série de légendes. Qu'ils sont séduisants, tous les récits pittoresques des évadés sibériens, ces histoires fantastiques de révoltés en exil, depuis le livre de Mme Cottin jusqu'à celui de Dostoïevski ! Le souvenir de la Maison des

(1) *Nazvanie étogo vida v zakonodatelstvié echtche ne oustanovilos, no vsego tchachtche on nazyvaetsa ssylkoïou na jitie ili na vodrénie.* — Théorie des peines, Saint-Péterbourg, 1889.

Morts ne peut pas facilement s'effacer de la mémoire. Dostoïevski compose son livre en se documentant avec des faits réels colportés de bouche en bouche, c'est-à-dire modifiés et exagérés. Le même sort attendait son œuvre : on la lit en l'amplifiant, et ces nouvelles exagérations, se greffant sur les anciennes, nous ont donné ces terribles légendes qui nous représentent la Sibérie comme un pays impénétrable, si loin, si loin du reste de l'humanité que les plaintes des malheureux exilés y sont étouffées, et y restent sans écho.

A côté des romans sibériens, si nous pouvons ainsi parler, à côté des œuvres de pure imagination, se trouvent des livres comme celui de Kennan (1). Mais bien limitée est la confiance que nous pouvons leur accorder : les rares visiteurs de la Sibérie et de ses établissements pénitentiaires ne sont pas d'accord entre eux. Il faut lire, à côté du pamphlet de Kennan (2), la réfutation de M. Harry de Windt qui, après un long séjour à l'île de Sakhalïn et en Sibérie, est revenu à Londres émerveillé du système pénitentiaire russe. « Le résultat de mon enquête « en Sibérie orientale et à l'île de Sakhalïn, dit-

(1) Kennan. *La Sibérie* « traduit dans toutes les langues pour la propagande révolutionnaire ». Nous avons consulté l'édition allemande de Kirchner : *Das russiche Verbannungs system*. — 3 vol., Berlin, 1890-1892.

(2) Voyez aussi un article dans le *Times* du 25 décembre 1889.

« il est que le système pénitentiaire russe est tout « à fait satisfaisant. Les prisons de Sakhalïn sont « admirablement installées et très bien tenues Je « puis en dire autant de la prison d'Akatoua (dis- « trict de Nertchinsk) affectée aux déportés politi- « ques, où j'ai vécu quelque temps. J'ai fait causer « là-bas des déportés ; ils m'ont assuré qu'au point « de vue de la nourriture et des traitements ils « n'avaient nullement à se plaindre. Leur seul « mécontentement venait de ce qu'ils couchaient « dans les mêmes dortoirs que les transportés de « droit commun. A cela la direction m'a déclaré « que cet état de choses serait vraisemblablement « changé par l'inspecteur général des prisons, qu'on « attendait à Akatoua très peu de temps après mon « départ. Je suis de tous points très satisfait de « mon voyage... parce qu'il m'a clairement démon- « tré la fausseté des récits de Kennan sur la Sibé « rie orientale aussi bien que sur la Sibérie oc- « cidentale. « (Décembre 1894.)

Cela étant ainsi, le lecteur étranger pouvait se faire difficilement une idée nette de la transportation sibérienne. Le livre de M. Foïnitski est donc venu combler une lacune réelle, et voilà pourquoi, répondant au désir (1) exprimé par la Société géné-

(1) Séance de la Société générale des prisons du 24 novembre 1890 (*Revue pénitentiaire*, nov. 1890).

rale des prisons, à la suite de la conférence de M. D. Komorski, inspecteur général des prisons et de la transportation en Sibérie, nous avons entrepris la traduction de cet ouvrage.

La tâche que nous nous sommes proposée est donc double : c'est à la fois classifier les diverses espèces de transportation russe et reproduire aussi fidèlement que possible le travail de M. Foïnitski écrit à l'usage des étudiants russes déjà familiers avec les questions sibériennes.

On peut ramener à quatre types suivant l'origine, les causes et le lieu d'exécution, les genres de transportation pratiqués en Russie, si l'on veut bien prendre ici le mot transportation dans le sens large ; le terme « expatriation » vaudrait peut-être mieux.

1° *La déportation politique et religieuse* fournit un important contingent au Caucase et à la Sibérie ; si l'on considère que le Tsar est le chef politique et religieux, toute offense, toute injure et toute protestation contre les institutions et les croyances impériales sont autant de crimes de lèse-majesté (1).

Cette déportation est ordinairement d'une durée de cinq ans ; elle est prononcée, non pas par l'auto-

(1) En 1882, la Commission instituée par le général Ignatiev pour la revision des dossiers de déportés administratifs, après examen de 600 dossiers libéra immédiatement la moitié des exilés.

rité judiciaire, mais par les gouverneurs de province et dans des cas exceptionnels par les ministres. Celui qui subit cette peine est libre de se choisir une occupation dans la localité où le gouvernement l'a fait transférer, mais il reste soumis à la surveillance des autorités du pays qui par crainte ou par zèle gardent pour lui toutes les rigueurs qu'elles ne pratiquent pas pour les escrocs, concussionnaires et voleurs.

2° *L'exil communal* est une institution des plus originales, dont il faut rechercher l'analogue, mais avec de grandes atténuations, dans les îles anglo-normandes. Le Mir, [illegible] responsable des impôts de ses membres, peut éliminer les insolvables, les indignes et les non-producteurs dont les contributions retombent à la charge de la communauté. Cet ostracisme communal doit être prononcé à la majorité des deux tiers des membres du Mir et il peut se produire dans deux cas différents : ou bien le membre indigne ou ivrogne — surtout ivrogne — réside dans la commune ; dans ce cas, s'il est expulsé, on le conduit en Sibérie occidentale et on l'y interne pour cinq ans — ou bien le membre du Mir a été condamné pour un délit correctionnel ; six mois avant l'expiration de sa peine, il sollicite sa réintégration dans sa commune. S'il en est repoussé, il est dirigé vers la Sibérie occidentale

où il restera après ses cinq années de séjour forcé s'il ne trouve pas une commune — souvent son Mir natal — qui consente à le recevoir comme membre.

Cet exil municipal n'a pas donné lieu à autant d'abus qu'on a bien voulu le dire, car il est tempéré par un intérêt fiscal. L'État met en effet à la charge des communes une partie des frais de transport et d'entretien des exilés. Vraisemblablement même cette institution disparaîtra, l'État projetant de faire payer par le Mir les frais de voyage et d'entretien du banni pendant deux ans (1).

Ces deux premiers types d'expatriation sont prononcés par voie administrative, les deux autres dont il nous reste à parler s'en différencient précisément en ce qu'ils résultent de sentences prononcées par les tribunaux. Ce sont :

3° *La transportation simple* ; le condamné à cette peine est conduit et interné dans la Sibérie centrale sans y être astreint à un travail obligatoire. C'est la punition du vol qualifié ou des violences n'ayant pas mis la vie humaine en péril. Sa durée est proportionnée à la faute, c'est-à-dire que le condamné astreint à résider dans un lieu déterminé de la Sibérie centrale obtient plus ou moins rapidement

(1) En 1883, le nombre de ces expulsés municipaux était de plus de 6,000 et ils avaient été suivis par 3,500 membres de leur famille (*Rapports de l'administration des prisons*, 1885).

le droit d'errer et de vagabonder dans toute la Sibérie, jusqu'au jour où, gracié, il rentre en Russie. Cette peine, qui n'en est pas une, constitue un danger croissant pour la Sibérie ; aussi les Russes sont-ils presque tous unanimes pour en demander la suppression et réclamer la création de maisons centrales en Russie, afin d'y enfermer ces délinquants d'habitude.

4° *La transportation aux travaux forcés,* prononcée comme peine du meurtre, de l'incendie et du viol, s'exécute en Sibérie orientale et dans l'île de Sakhalïn.

Le forçat est occupé à l'extraction de l'or dans les mines de Kara ou de l'argent dans celles de Nertchinsk, à la confection des routes, des lignes télégraphiques, à la construction de forts, au défrichement des terres et des forêts, quelquefois même à l'établissement de chemins de fer comme en 1891 dans l'Oussouri.

Il reçoit comme salaire le dixième du produit de son travail ; s'il se conduit bien, il passe, après avoir été de un à huit ans en observation, dans la classe des amendés ; de là, au bout de un à trois ans, il obtient sa libération.

Une fois libéré (et la libération arrive au plus tard au bout de vingt ans pour le condamné à perpétuité), il peut vivre chez lui, se faire un foyer, se

marier, cultiver la terre, élever du bétail ou exploiter un commerce, ce qui, à Sakhalin, est l'exception. Les deux seules obligations pesant pour toujours sur le libéré, sont de rester en Sibérie et d'entretenir la route qui met son exploitation agricole en communication avec les centres administratifs et commerciaux.

Les Russes semblent avoir résolu le problème de la proportion des sexes, en décidant (1) la transportation aux travaux forcés des femmes et en expatriant la famille du condamné, quand elle le demande. C'est ainsi que le forçat, soutenu par les siens, amendé par le travail, peut devenir et devient souvent un excellent colon.

On peut donc en somme répartir ces quatre sortes de condamnés en deux grandes classes : 1° *les transportés non astreints au travail*, c'est-à-dire les condamnés administratifs et judiciaires des trois premières catégories, qui forment la majeure partie des transportés colons (*ssylno poselentsy*) — et 2° *les transportés astreints au travail*, ou transportés forçats (*ssylno katorgeny*).

Les transportés-colons sont, suivant les cas, appelés transportés astreints à une résidence plus ou moins prolongée (*sostoïachtchie na posélénie*), transportés pour s'établir en Sibérie (*soslanny na vodvo-*

(1) en 1882.

rénie) ou relégués à perpétuité en Sibérie (*soslanny na jitie v Sibir*).

Enfin les transportés-forçats deviennent aussi à leur libération des transportés-colons, que l'on confond avec les autres dans la terminologie, mais rarement dans la réalité. En effet, si les anciens forçats deviennent en général d'honnêtes laboureurs ; par contre les condamnés à la transportation simple, non châtiés par la peine, qui n'en est pas une, deviennent des vagabonds, brigands et criminels, s'ils ne l'étaient pas auparavant.

De cette situation il résulte que la Russie veut supprimer ou plutôt restreindre le nombre des transportés-colons et généraliser l'application de la transportation aux travaux forcés.

*
* *

Qu'il nous soit permis au début de cet ouvrage de remercier publiquement le professeur Foïnitski, à la fois pour la bienveillance et la bonté qu'il nous a toujours témoignées et pour le grand honneur qu'il nous fait en nous permettant d'associer au sien notre modeste nom. M. le professeur Leveillé a droit à toute notre reconnaissance pour les nombreux conseils qu'il a bien voulu nous donner : c'est lui qui a guidé nos pas encore inexpérimentés. Nous ne pouvons omettre d'exprimer notre grati-

tude envers tous ceux qui, soit en Russie, soit en France, ont facilité nos études et nos recherches : notamment le doyen de la faculté de Iouriev, M. Spilevski, le bibliothécaire et le secrétaire de la faculté de Iaroslavl : MM. Nevski et Golovtchikov.

G. B-M.

LA TRANSPORTATION

RUSSE ET ANGLAISE

AVEC UNE ÉTUDE

Sur la Transportation chez les Peuples Anciens et Modernes

LA TRANSPORTATION DANS L'ANTIQUITÉ (1)

La fin de toute peine est de priver le délinquant d'un bien qui lui appartienne et qui lui soit cher. Dans les sociétés primitives, les biens étant presque tous matériels, les peines étaient surtout corporelles. Mais, avec les progrès de la civilisation, l'homme acquit des biens nouveaux; le délinquant put être châtié dans son état de citoyen, dans sa liberté comme dans ses biens; par suite, la souffrance morale remplaça peu à peu la souffrance physique. C'est alors qu'apparut le système de la transportation, qui frap-

(1) Ouvrages à consulter : *Digeste*, *Code*, *Novelles*.
Holtzendorff, *Die Deportation als Strafmittel*. Leipzig, 1859.
Du Boys : *Histoire du droit criminel des peuples anciens*, Paris, 1845. — Du même, *Histoire du droit criminel des peuples européens*. Paris, 1865.
Thonissen, *Le Droit pénal de la république athénienne*. Bruxelles, 1875.

pait le coupable dans ses droits civiques et le privait de ses rapports avec la société : tel fut le bannissement dans sa plus simple forme ; la privation des biens ne fit que lui donner une plus grande rigueur, sans en altérer le caractère. La suppression ou la limitation de la liberté changea le bannissement en déportation. Enfin si l'on ajoute à la déportation certains problèmes, dont la solution exige une action prolongée sur le délinquant, qui se trouve placé sous la surveillance de l'État, on constitue, au sens étroit du mot, la transportation.

A la vérité, il y a une très grande différence entre ces diverses formes de pénalités ; mais, pour arriver à la dernière, il a fallu passer par les deux premières. En outre, et à côté du bannissement et de la déportation, il y avait, par suite de l'organisation guerrière de la société, un système particulier de peines pour les gens qui n'avaient ni droits civiques, ni droits politiques et qui étaient simplement asservis ; pour eux, en effet, on laissa subsister les châtiments corporels. Puis apparut l'idée qu'on pouvait bien faire servir ces peines physiques au bien public ; telle est l'origine, d'abord de la vente en esclavage, puis celle des travaux publics, ignominieux et pénibles, qui n'étaient que le complément de l'institution nouvelle.

Le monde oriental n'a pu accorder au bannissement et à la déportation une bien grande importance. La divinité offensée exigeait, dans leurs idées, le sacrifice de l'homme tout entier, l'épée du chef ne faisait pas quartier et le pouvoir patriarcal était sans limite. Si parfois des considérations économiques venaient atténuer la cruauté de tels principes, ce n'était jamais au

profit de la transportation. Ainsi la Chine fit élever par ses prisonniers les immenses murailles qui devaient la protéger; l'Égypte les employa à construire les Pyramides. Quant à la confination et au bannissement, s'ils n'étaient pas totalement inconnus, ils n'étaient toutefois appliqués que bien rarement et pour des peines légères.

C'est dans les États théocratiques que la transportation reçut un développement considérable : les castes de l'Inde bannissaient de leur sein, excommuniaient quelques-uns de leurs membres; d'ailleurs, comme dans les États voisins la religion était différente, l'éloignement du culte des pères et de la divinité ne faisait qu'un avec le bannissement.

La Judée n'agissait pas autrement : ainsi le *karath* hébreu était la malédiction divine qui ne frappait pas seulement le coupable, mais aussi sa famille et sa postérité; il interdisait tout rapport avec lui et le privait de tout commerce religieux et social avec le peuple. Dans quelques cas, le coupable se rachetait par la peine de mort et la flagellation ; plus tard seulement-on en vint à la dégradation et au bannissement.

En Grèce, comme la patrie était constituée sur la double base de la vie civique et de la vie religieuse, c'est dans ces limites qu'étaient réunis tous les objets chers à la conscience d'un Grec, comme les tombeaux des ancêtres, l'autel du foyer, les temples des dieux, les jeux nationaux, la place publique, etc. Ainsi, quand le Grec avait franchi les frontières de la patrie, il se trouvait au milieu des barbares. On comprend donc pourquoi les Athéniens considéraient le bannissement

perpétuel à l'égal de la peine de mort et pourquoi ils ont pu permettre à des citoyens libres de s'enfuir avant le jugement qui devait les condamner. Les biens du banni étaient d'ailleurs confisqués et toutes relations avec lui rompues. Dans la suite, le bannissement fut prononcé par des tribunaux populaires pour punir divers crimes contre la patrie, la religion et le bien public de la nation : comme peine capitale, il venait immédiatement après la mort ; il était perpétuel et accompagné de la confiscation des biens ; défense était faite au banni de conserver aucun lien de famille, de recevoir assistance de qui que ce soit et d'entretenir des rapports quelconques avec personne. S'il venait à retourner dans sa patrie, la peine de mort était décrétée contre lui.

Il y avait du reste deux sortes de bannissements : le bannissement politique et le bannissement préventif. Le premier, autrement dit l'ostracisme, était pour le peuple un droit politique. Il était appliqué aux citoyens dont la puissance aurait pu devenir un danger pour l'État ; c'est seulement plus tard qu'il devint une arme ordinaire dans la lutte des partis. Le citoyen décrété d'ostracisme n'était privé ni de ses biens, ni de ses droits civiques ; il pouvait revenir à Athènes au bout de dix ans. Quant au bannissement préventif, il était destiné à limiter la vengeance personnelle. C'est ainsi que les meurtriers pouvaient trouver asile dans les temples ; puis, après jugement des archontes qui déclaraient que le meurtre avait été involontaire, ils étaient pris sous la protection de l'État, mais obligés, pour fuir le vengeance et apaiser la colère de la famille de la victime, de s'éloigner pendant une

année. Cet éloignement temporaire n'entraînait la perte d'aucun droit.

Telle était donc la législation grecque envers les citoyens. Quant aux peines concernant les non-citoyens et les esclaves, elles étaient surtout physiques : la mort y tenait la première place, parfois on vendait le coupable comme esclave et l'argent qu'on retirait de cette vente revenait à l'État, ou était partagé entre les individus qui avaient subi le préjudice ; la peine des travaux publics était encore inconnue.

Le vieux droit romain a un caractère tout religieux(1). De même que dans l'ancienne Grèce, la vengeance était considérée à Rome bien plutôt comme un devoir religieux que comme l'acte volontaire des parents de la victime. Bien plus, pour certains délits regardés comme une offense à la divinité, chaque citoyen avait le droit et le devoir de tuer le coupable ; on pensait que cette action rachetait le péché devant les dieux. C'est ainsi qu'étaient considérés comme crimes religieux, la destruction ou le déplacement des bornes de partage, la conduite malhonnête des enfants envers leurs parents, des clients à l'égard des patrons, la perte de la virginité chez les vestales, le meurtre, la trahison en cas de guerre et quelques autres délits concernant l'économie rurale. Le délinquant devait être offert, même sans jugement, comme victime expiatoire, à la divinité (*sacratio capitis*). Ses biens étaient confisqués au profit des dieux : s'il parvenait à se soustraire au châtiment, on le poursuivait par la défense de l'eau

(1) Pour la période religieuse du droit romain, lire Ihering : *l'Esprit du droit romain dans les diverses phases*, traduit par de Meulenaere. 4ᵉ édition, 4ᵉ vol., Paris, 1879.

et du feu (*aquæ et ignis interdictio*) ; grâce à cette sentence populaire, tout lien était désormais rompu entre le peuple et celui qui avait enfreint la loi divine. Il est curieux de constater que le fondateur de l'empire romain mit le premier à exécution la sentence de la « sacration » précisément pour châtier son propre frère qui avait violé la loi des limites.

Le développement de la puissance romaine et de la liberté civile élevèrent très haut la dignité du citoyen romain. Celui-ci arriva bientôt à se distinguer très nettement des vaincus et des sujets de Rome, et défense fut faite au bourreau de toucher à son corps(1). L'idée de patrie avait d'ailleurs pour le Romain une importance encore plus considérable que pour le Grec ; elle renfermait tout ce qui lui était cher, elle remplissait toute sa vie, comprenait tout, le culte national, la famille, l'autel domestique avec ses lares et ses pénates, le pouvoir politique, le respect des étrangers, le bruyant forum, etc. Aussi la peine de mort fut-elle de bonne heure remplacée, à Rome comme en Grèce, par l'exil volontaire. L'exemple donné par Coriolan ne fut pas oublié et les exils furent nombreux, à l'époque des guerres civiles ; comme ces exils étaient la conséquence de crimes punis de la sacration, ils étaient accompagnés à l'origine de l'interdiction de l'eau et du feu.

A vrai dire, ce système de pénalité ne concernait que les citoyens puissants : les autres sujets de la

(1) Façon ingénieuse d'expliquer pourquoi les Comices et les Curies n'appliquèrent pas la peine de mort au citoyen romain. Voyez Maine, *le Droit ancien.*

République en étaient considérés comme indignes. Aussi les non-citoyens et les esclaves eurent-ils leur système pénal particulier, consistant en châtiments corporels, tels que la peine de mort, les flagellations et les travaux forcés. Il y eut ainsi à Rome deux classes d'accusés et de coupables, les *honestiores* et les *humiliores*.

Dans les premiers temps de la République romaine, l'exil, pour le citoyen, n'était pas une obligation, ni une peine, mais un droit et un moyen d'échapper au châtiment. Ainsi, au lieu de porter l'affaire devant les tribunaux et d'attendre le prononcé de la sentence, le citoyen romain pouvait user du privilège que lui conférait son état et que n'avaient pas les autres accusés : la prison n'existait pas pour lui. L'exil était donc la conséquence immédiate de la non-comparution du prévenu devant les tribunaux, qui d'ailleurs entraînait également l'interdiction de l'eau et du feu et la confiscation des biens. L'exilé pouvait élire domicile où il lui semblait bon, pourvu que ce fût hors de l'État romain ; mais, à Rome, la personnalité juridique de l'exilé était complètement anéantie, et en cas de retour, il pouvait être tué impunément par tous (1).

A côté de cet exil volontaire se développa parallèlement un second mode de transportation, le bannis-

(1) D'après Holtzendorff, invoquant le témoignage de Cicéron, la perte du droit de citoyen romain ne découle pas de la sentence judiciaire, mais du seul fait d'avoir quitté sa patrie, car nul ne peut être citoyen de deux pays. Mais si l'on acceptait cette interprétation, il s'ensuivrait que le seul fait de revenir dans sa patrie vous rendrait les droits de citoyen : ce qui est en contradiction complète

sement ou exil forcé, la *relegatio.* D'abord appliqué par le pouvoir consulaire dans le but d'éloigner les individus dangereux pour l'ordre public, le bannissement ne tarda pas à devenir une arme de combat aux mains du parti dominant et une mesure politique prise par les consuls en dehors et à l'écart du tribunal. L'individu banni par mesure administrative ne perdait pas ses droits de citoyen et, puisque le terme du bannissement n'était pas fixé, il lui restait la possibilité de revenir à Rome, lorsque tout danger avait disparu pour sa personne. Cette mesure administrative reçut dans la suite, principalement sous le règne d'Hadrien, un développement considérable, et cela de deux façons. D'abord, toujours pour des considérations politiques, le banni perdit le droit de disposer des biens qu'il laissait à Rome ; il ne devait emporter avec lui qu'une somme déterminée, ce qui lui enlevait les moyens de créer une agitation dangereuse pour l'État. En second lieu, dès l'époque impériale, le gouvernement commença à assigner aux bannis leur lieu de résidence, de façon à les mettre dans l'impossibilité de nuire. Toutefois il n'en était pas toujours ainsi, comme l'atteste Marcien : « *Exilium triplex est :* « *aut certorum locorum interdictio, aut lata fuga, ut* « *omnium locorum interdicatur præter certum locum,* « *aut insulæ vinculum, id est relegatio in insulam* (1). »

avec la réalité. Aussi vaut-il mieux adopter l'opinion d'Ihering qui rattache l'*interdictio aquæ et ignis* non pas à l'éloignement de la patrie, mais à la sentence populaire déterminée par la non-comparution de l'accusé. Ihering, § 36.

(1) Digeste, livre XLVIII, tit. 22, *de interdictis et relegatis et deportatis*, frag. 5.

Les empereurs romains mirent souvent en pratique ce système et l'appliquèrent à leurs ennemis politiques aussi bien qu'aux criminels de moindre importance. Le choix du lieu de la relégation était également à leur disposition. Aussi, pour ne pas exciter le peuple par des mesures de répression sanglante, préférèrent-ils envoyer leurs adversaires loin de Rome, sur des rochers sauvages et désolés de la Méditerranée, décorés pompeusement du nom d'îles (*asperrimæ insulæ*) ; ils ne les condamnaient pas moins ainsi à une mort certaine. Les bannis étaient gardés sévèrement et les corsaires impériaux avaient ordre de les tuer sans pitié, à la première tentative de fuite : le prétexte de la sûreté générale faisait disparaître toutes les autres considérations. Ce droit, que les empereurs s'étaient octroyé, de choisir le lieu de la relégation, ils le gardèrent même lorsque cette peine eut passé dans le système pénal du droit romain (vers 736 de Rome). Mais les gouverneurs de province, qui pouvaient prononcer des condamnations à mort, n'avaient pas le droit de condamner à la relégation sans en référer à l'empereur : c'est seulement plus tard que le préfet de la ville et le chef militaire partagèrent ce droit avec César.

La relégation se distinguait des peines capitales (1), bien qu'on l'appelât parfois *pœna capitis* (2), en

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 22, *de interdictis et relegatis*, frag. 4, 5, 7 et suiv. Dig., liv. XLVIII, tit. 19, *de pœnis*, frag. 28, § 1. « *Ceteræ pœnæ ad existimationem non ad capitis periculum pertinent veluti relegatio...* »

(2) Dig., liv. XLVIII, tit. 2, *de accusationibus et inscriptionibus*, frag. 12, § 4.

ce qu'elle était prononcée par les tribunaux publics ; elle n'entraînait ni la perte des droits civiques, ni celle des biens ; mais la liberté du relégué était plus ou moins limitée (1). Enfin cette peine était considérée comme infamante : *quæ ad existimationem pertinet.* La relégation était appliquée sous trois formes : *ad tempus, in perpetuum, in insulam* (2). Ainsi, pour une tentative de fuite ou pour un autre crime, le relégué à temps devenait relégué à vie, et la relégation à vie pouvait être changée en celle des îles, forme de relégation qui ressemblait fort à la déportation. Dans les deux premiers cas, défense était faite au relégué soit de séjourner dans un lieu déterminé (par exemple à Rome ou dans ses environs), soit de quitter une localité désignée pour sa résidence sur un endroit du continent. Les Romains considéraient comme particulièrement infamante l'obligation de vivre dans un lieu désigné à l'avance (*confinatio*).

La relégation à temps était généralement prononcée pour une durée de 1, 3 ou 5 ans ; quant à la relégation aux îles, elle était perpétuelle et ne prenait fin que par une mesure de clémence. Parfois les relégués étaient enfermés sans garde particulière ; d'ailleurs, ils n'étaient pas soumis au travail forcé, mais ils devaient se procurer eux-mêmes leur subsistance ; exceptionnellement, l'État pouvait pourvoir à leurs besoins.

En même temps que la relégation apparaît, à l'épo-

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 4. « *Relegati... debent locis interdictis abstinere.* »

(2) Code, frag. 28, § 1.

que impériale, une forme plus rigoureuse de la transportation, la déportation, accompagnée de la perte des droits civiques et de la confiscation des biens. On peut dire qu'à l'origine, la déportation constituait une mesure administrative très voisine de l'ancien interdit, dont le caractère s'était entièrement modifié.

La faculté qu'avait le citoyen romain de s'exiler volontairement n'avait pu subsister avec le développement de la puissance impériale, et les droits des citoyens avaient été considérablement restreints. Tout en maintenant la confiscation des biens et la privation des droits civiques, les empereurs avaient remplacé la peine de mort par celle qui consistait à envoyer les condamnés dans des lieux qu'ils désignaient selon leur caprice. Tel était l'effet de cette mesure, que les condamnés ne tardaient pas à mourir. Ainsi la déportation comme la relégation allait devenir dans les luttes politiques une arme redoutable. D'ailleurs, insensiblement et grâce aux juristes, ces deux systèmes de pénalité entrent dans le droit romain et, bien que l'on conservât encore dans quelques cas (par exemple *crimen, vis publica*) l'ancienne forme de l'*aquæ et ignis interdictio*, ils tendent de plus en plus à se confondre.

Toutefois, à l'encontre de la relégation, la déportation était une peine capitale de même ordre que la peine de mort et celle des travaux à perpétuité dans les mines (1). En outre, elle ne marquait pas seule-

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 28 : « *Capitalium pœnarum fere isti gradus sunt : summum supplicium... deinde proxima morti pœna metalli coercitio ; post deinde in insulam deportatio.* » Id. 6, § 2.

ment le citoyen d'infamie, elle lui enlevait la plénitude de ses droits, en le retranchant à jamais du milieu de la société romaine et de la vie civile; le déporté, considéré comme interdit, perdait en effet tous les droits qui découlaient *ex jure civili ;* quant aux droits qui concernaient le *jus gentium*, s'ils ne lui étaient pas enlevés juridiquement, ils étaient soumis à de grandes limitations (1). Enfin la déportation, peine capitale, liée à la perte des droits, était *ad perpetuum ;* elle n'était jamais appliquée à temps, analogue en cela à la condamnation *in metallum*, esclavage capital en droit romain qui frappait les non-privilégiés. Ajoutons encore que la déportation se distingue de la relégation à vie par l'étendue des droits atteints.

Il y avait deux formes de déportation : la déportation simple et la déportation aux îles. Celle-ci était bien plus rigoureuse, bien que la perte des droits fût la même dans les deux cas. Les condamnés à la déportation simple étaient généralement envoyés dans les provinces éloignées, avec l'assentiment de l'empereur. Les déportés ne pouvaient pas d'ailleurs quitter leur séjour et toute tentative de fuite leur valait une condamnation à mort (2).

Si l'on examine les conséquences qu'avait la déportation, on voit qu'elle entraînait directement la *capitis deminutio magna*, la perte du pouvoir paternel, des

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 15.

(2) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 4 : « *Hoc iure utimur, ut relegatus interdictis locis non excedat, alioquin... in insulam deportato pœna capitis adrogatur.* » Idem, frag. 28, § 13, *in fine* : « *Qui deportatus evaserit, capite puniatur.* »

droits de parenté (par exemple de tutelle), de patronat et de toutes ses conséquences juridiques : elle rompait les liens du mariage, et par suite les enfants et l'épouse ne pouvaient suivre le condamné dans son exil. Le déporté était en un mot considéré comme mort, il perdait tous ses biens et ne pouvait hériter: on ne lui laissait, pour son entretien, qu'une partie très minime de ses ressources personnelles (*pannicularia*). Les enfants recevaient seulement une partie de l'héritage, l'épouse ou son père une fraction de la dot. Cependant, au lieu de sa résidence, le déporté pouvait acquérir des biens, mais seulement d'après les principes du droit des gens, et non d'après ceux du droit civil : c'est ainsi qu'il ne pouvait hériter par testament et que tout ce qu'il aurait acquis *ex jure civili* ne lui appartenait pas en propre et revenait au Trésor, après sa mort ; c'était une nouvelle confiscation déguisée. La déportation n'obligeait pas le condamné aux travaux forcés, mais l'État ne prenait pas non plus à sa charge la subsistance du déporté et il ne l'aidait en aucune manière.

Ce qui caractérise la déportation romaine, c'est qu'elle ne servait pas du tout comme moyen de colonisation, mais comme solution de questions préventives. C'était surtout une mesure politique prise contre des adversaires politiques ; à cet effet on choisissait, comme lieux de déportation, des contrées sauvages, non susceptibles de culture, mais bien faites pour enlever au condamné tout moyen de nuire. La sentence qui condamnait à la déportation, se composait de deux parties: 1° le tribunal prononçait l'interdit ; 2° l'empereur désignait le lieu de déporta-

tion (1). Les licteurs saisissaient alors le condamné, le ligottaient et le traînaient, en public, jusqu'au navire qui devait l'amener sur une île lointaine. On montrait ainsi à tous que le déporté ne jouissait plus d'aucun des droits du citoyen romain, que l'inviolabilité même lui était retirée.

En général, la déportation était réservée aux privilégiés. Avec le temps elle devint, pour les *honestiores*, le châtiment intermédiaire entre la mort et la relégation, tandis que pour les mêmes crimes les *humiliores* se voyaient infliger la peine de mort ou de l'esclavage perpétuel accompagné des travaux de mines.

La relégation et la déportation se prêtaient d'ailleurs assez facilement à l'application de peines graduées et variées, selon les délits. Il y avait à cela bon nombre de raisons, comme le choix du lieu de déportation, la nature des droits enlevés au coupable, la sévérité de la surveillance. Quant à la transportation, par suite du choix des résidences, elle équivalait parfois à la peine de mort : ce cas se présentait, par exemple, quand les condamnés étaient envoyés dans des lieux déserts, sur des rochers sauvages, où ils étaient dans l'impossibilité de se procurer leur nourriture. Mais en général la transportation n'entraînait pas la mort ; elle se bornait à rejeter le criminel du sein de la vie civile et elle

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 2, § 1 : « *Constat, postquam deportatio in locum aquæ et ignis interdictionis successit, non prius amittere quem civitatem quam princeps deportatum in insulam statuerit : præsidem enim deportare non posse nulla dubitatio est. Sed præfectus urbi ius habet deportandi statimque post sententiam præfecti amisisse civitatem videtur.* » Voyez Holtzendorff, *ouv. cit.*, p. 99-113.

répondait plutôt, du moins à l'époque des jurisconsultes classiques, à l'idée de bannissement.

Le système de pénalité réservé aux non-privilégiés, c'est-à-dire aux esclaves, aux plébéiens et aux étrangers, reposait sur des principes tout différents. Comme ils ne jouissaient pas des droits de citoyen, ils ne pouvaient donner à la justice que leurs biens matériels, leur vie et leur corps; aussi les peines qu'on leur infligeait étaient-elles généralement la mort, l'esclavage avec travaux forcés, la reclusion et les châtiments corporels. Les *famosi* étaient traités comme les non-privilégiés.

Ce système spécial, on le voit, était beaucoup plus sévère et plus dur que celui qu'on appliquait aux privilégiés ; c'est ce qui faisait dire à Callistrate : « *Maiores* « *nostri in omni supplicio severius servos quam liberos,* « *famosos quam integræ famæ homines puniverunt* » (1). La peine de mort était appliquée très fréquemment dans le but d'intimider les basses classes de la société. Après la peine de mort venait la *metalli coercitio*, ou le châtiment des travaux forcés dans les mines ; c'était une peine à vie, qui entraînait la perte de tous les droits du condamné, qui devenait ainsi l'esclave de la peine (*servus pœnæ*). Celui-ci ne pouvait hériter par testament (*si quid in testamento datum fuerit, pro non scripto est, quasi non Cæsaris servo datur, sed pœnæ*) ; il n'avait, comme les déportés, aucun des droits que consacrait le droit civil. En outre, il était soumis à des travaux pénibles ; ces travaux étaient de deux sortes : *in metallum* et *in opus metalli damnatio*. Les travaux

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 28, § 16.

[illegible] des mines [illegible] plus [illegible] dans la [illegible] de la [illegible] ne possédait pas de mines [illegible] c'est ce qui [illegible] à l'époque des empereurs [illegible] les travaux publics à la transportation.

Les [illegible] pas uniquement aux mines de [illegible] les uns [illegible] occupa- [illegible] préparaient la chaux et le [illegible] (1). En [illegible] les esclaves [illegible] dans les parcs de bêtes fauves, paraissent dans les jeux publics où leur vie courait de grands dangers. Cependant ils n'étaient pas seuls à [illegible] ; d'autres [illegible] (2). Quant aux femmes, elles [illegible] les textes ne disent pas à quelles [illegible] elles y étaient employées et [illegible] travaux [illegible] ceux des hommes. Il est assez [illegible] une idée très exacte des travaux [illegible] de la discipline qui y régnait : [illegible] qu'il existait pour les condamnés [illegible] quelques fragments nous sont parvenus grâce au Digeste (3).

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 8, § 11. « In calcariam [illegible] magis sunt. »

(2) Cf. Dig., liv. XXVIII, tit. 3, de injusto rupto irrito facto testamento, frag. 6, § 6.

(3) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 8, §§ 6, 7, etc.

La condamnation à perpétuité *in metallum* modifiait totalement la situation antérieure du prévenu, qui devenait *servitus pœnæ*. En outre, les personnes préposées à la surveillance des travaux avaient sur les condamnés les mêmes droits que le maître sur son esclave. D'ailleurs le peuple romain était tellement habitué à considérer l'esclavage comme un rouage essentiel de la vie sociale qu'il ne constitua jamais, dans l'ancienne Rome, un anachronisme: si le condamné *in metallum* appartenait à un maître, l'État ne faisait que remplacer ce maître. Comme d'autre part personne ne pouvait être l'esclave de deux maîtres à la fois, l'esclave pénal qui venait à être gracié devenait libre et ne retombait plus sous l'autorité de son premier maître (1). Ce fait ne résultait pas, comme l'attestent les sources, de la perpétuité de la peine, puisque la reclusion aux fers, appliquée dans certains cas aux *humiliores* et aux esclaves même à vie, ne les affranchissait pas. Mais il provenait simplement de ce que le condamné aux mines à perpétuité devenait l'esclave d'un autre maître, l'État.

Bientôt la condamnation aux travaux publics vint prendre place dans le système de la pénalité romaine : juridiquement elle correspondait à la relégation ; comme elle, elle n'atteignait pas le citoyen tout entier,

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 8, § 12. « *Servos in metallum vel in opus metalli... dari solere nulla dubitatio est : et si fuerint dati, servi pœnæ efficiuntur nec ad eum pertinebunt, cujus fuerint antequam damnarentur. Denique cum quidam servus in metallum damnatus beneficio principis esset iam pœna liberatus, imperator Antoninus rectissime rescripsit, non esse eum in potestatem domini postea reddendum.* »

mais seulement sa réputation, son honneur (*existimationem*). Cependant, tandis que pour les *honestiores* toute l'infamie de la peine consistait dans l'éloignement qu'on leur faisait subir du sein de la société libre où ils avaient jusqu'alors vécu et joui de tous les biens ; pour les *humiliores*, qui n'avaient pas la même condition ni les mêmes avantages, le châtiment touchait à l'inviolabilité corporelle et donnait lieu à un travail forcé et infamant.

Les travaux dits publics étaient extrêmement variés. Jusqu'à Hadrien, les tribunaux pouvaient prononcer des condamnations aux mines à temps; c'était le degré le plus rigoureux de la peine, car si le terme n'était pas désigné, on le supposait de dix ans. Mais, à partir d'Hadrien, le tribunal vit son droit supprimé, on n'envoya plus aux mines les condamnés aux travaux publics, sauf par mesure administrative (1) ; encore, dans ce cas, la situation du condamné était-elle moins pénible que celle du *servitus pœnæ*. Pour toute tentative de fuite, on doublait le temps de peine qu'il restait au condamné à subir.

Les condamnés *in opus publicum* pouvaient être employés à tous les travaux que l'on exécutait dans les provinces, tels que construction de monuments, percement de voies, creusement de ports.

(1) Digeste, liv. XLVIII, tit. 19, frag. 28, § 6. « *Divus Hadrianus in hæc verba rescripsit. In opus metalli ad tempus nemo damnari debet. Sed qui ad tempus damnatus est, etiam, si faciet metallicum opus, non in metallum damnatus est, etiam, si faciet metallicum opus, non in metallum damnatus esse intelligi debet : huius enim libertas manet, quamdiu etiam hi, qui in perpetuum opus damnantur, proinde et mulieres hoc modo damnatæ liberos pariunt.* »

Ainsi furent établis beaucoup de voies romaines et d'aqueducs célèbres ; ils travaillaient enfin dans les moulins (*pistrina*) et dans d'autres établissements. Les travaux publics étaient prononcés pour un temps déterminé (1) qui n'excédait pas généralement dix années ; dans des cas exceptionnels, ils étaient appliqués à perpétuité ; mais jamais la condition antérieure du criminel n'était modifiée et la peine ne l'affranchissait pas de l'esclavage.

Il y avait à Rome une peine spéciale qu'on appliquait parfois aux privilégiés : c'était l'*ab ordine motio*, ou privation de la fonction et des signes de distinction, que remplaçaient pour les *humiliores* les châtiments corporels. Cette opposition est intéressante à constater ; elle met bien en relief ce que l'on voulait atteindre chez les privilégiés et chez les non-privilégiés. La relégation et les travaux publics, par des voies différentes, portaient atteinte à la considération individuelle ; mais la première attaquait le coupable dans son honneur social et le privait des avantages dont il jouissait au milieu de ses concitoyens ; les seconds atteignaient les biens corporels (2). Et plus la condition du prévenu était humble, plus le châtiment physique, d'après le droit romain, devait être rigoureux et infamant : ainsi, lorsque les prévenus non esclaves

(1) La loi avait établi cette peine pour 2, 3, 5 et 10 ans.

(2) Dans quelques cas exceptionnels, on ajoutait pour les *honestiores* aux peines infamantes des châtiments corporels. Par ex. : Dig., liv. XLVII, tit. 9, frag. 4, § 1 : Antonius prescrit la peine de la relégation avec châtiments corporels, pour les personnes privilégiées coupables de pillage dans des circonstances malheureuses (en cas de naufrage, par exemple).

étaient frappés de verges (*fustibus*), les esclaves, dans les mêmes circonstances, subissaient le fouet (*flagellis*). On poussa même plus loin cette gradation de la peine d'après la position sociale du condamné : ainsi, dans la dernière période de l'empire, on distingua les plus nobles (*altiores*) des *honestiores*, et les premiers furent soumis à des peines beaucoup plus douces.

En outre, le travail obligatoire étant considéré comme la loi des esclaves, le droit romain ne trouva rien d'assez rigoureux pour punir les criminels de cette classe. Cela explique pourquoi, au lieu de subir les travaux publics à temps, ils étaient condamnés pour la même période à la reclusion aux fers (1) ou dans les prisons, ainsi que les soldats. D'ailleurs le régime des prisons romaines était affreux, par suite des privations cruelles et sans nombre auxquelles les criminels étaient soumis.

Le système spécial que nous venons d'exposer, subit quelques légères modifications dans les derniers temps de l'histoire de Rome. Toutefois et sauf de rares exceptions, où les *honestiores* subirent les mêmes peines que les *humiliores*, la dualité des peines fut maintenue. Le nombre des privilégiés vint se grossir des ecclésiastiques et de militaires occupant certaines fonctions (décurions, etc.). D'autre part, la peine de mort fut appliquée plus fréquemment et

(1) Dig., liv. XLVIII, tit. 19, frag. 10 : « *Ex quibus causis liber fustibus cæsus in opus publicum datur, ex his servus, sub pœna vinculorum ad eius temporis spatium, flagellis cæsus domino reddi iubetur. Si sub pœna vinculorum domino reddi iussus non recipiatur, venumdari et, si emptorem non invenerit, in opus publicum et quidem perpetuum tradi iubetur.* »

dans beaucoup de cas à des privilégiés auxquels la législation antérieure accordait le bénéfice de la transportation. La déportation, elle aussi, revêtit un caractère plus rigoureux, elle s'accompagna de chaînes ; les déportés furent gardés, dans les prisons, sans que leur liberté souffrît par ailleurs ; ils furent même parfois relégués (1). Par contre, la limitation des droits ne s'étendit pas autant qu'auparavant ; la confiscation des biens fut limitée et les empereurs accordèrent une plus grande part des biens du condamné à ses enfants et à sa famille (2). A cet égard, la 22e Novelle de Justinien est très caractéristique, elle permet aux épouses de suivre leurs maris et elle abroge la sentence qui d'hommes libres les a faits esclaves (3). D'ailleurs la relégation reste en vigueur avec la déportation et elle constitue avec cette dernière la mesure la plus fréquemment employée par les empereurs chrétiens contre l'hérésie et la sorcellerie sous leurs diverses formes.

Sauf l'Afrique, où on ne reléguait les condamnés que pour peu de temps, toutes les provinces avaient des lieux de transportation ; les îlots rocheux et déserts de la Méditerranée étaient presque toujours affectés aux cas graves. Le criminel relégué dans une province avait la faculté d'y circuler librement, à condition de ne pas en franchir les limites, défense était faite de le

(1) C. 26, § 2. Cod. *de pœnis*, 9, 47.

(2) Holtzendorff, p. 139 et suiv.

(3) Nov. XXII, cap. VIII : « *Neque eum, qui ab initio ingenuus fuit, ex pœna servum fieri permittimus...* — Ibid., cap. XIII : « *Deportatio tamen, quæ veteri aquæ et ignis prohibitione successit, non solvit matrimonia.* »

garder plus étroitement, sauf dans les cas de relégation à court terme.

La condamnation *in metallum* et celle *in opus publicum* étaient maintenues pour les *humiliores* avec leur signification primitive (1). Il arrivait également que des îles, où se trouvaient des mines, servaient à la fois de lieux de déportation et de relégation ; mais jamais les privilégiés ne s'occupèrent de travaux. En outre, il arriva parfois dans la Rome païenne que les empereurs, dans leur désir d'aggraver la peine pour un certain ordre de criminels, les déclaraient indignes de la grâce : ainsi les condamnés perdaient leur dernière espérance et leur dernier lien avec la société. Mais ces faits devaient se produire plus souvent encore dans la Rome chrétienne. La transportation servit puissamment l'empire romain durant plus de six siècles, tout le temps que resta debout le pouvoir de Rome, puis de Byzance sur la Méditerranée. On pourrait presque dire que l'histoire de cette peine se confond avec celle de l'empire : la philosophie et la sophistique, les prédictions, les troubles politiques, les concussions des classes dirigeantes, tout enfin était châtié par cette mesure ; aussi frappa-t-elle un nombre considérable de personnes.

La transportation avait un double fondement, religieux et politique. L'interdiction de l'eau et du feu en effet signifiait, à l'origine, que le peuple reniait un de ses membres, qui s'était souillé d'un crime odieux à la divinité. En outre, avec le développement de la puissance romaine et des droits politiques, la trans-

(1) Nov. XXII, cap. VIII.

portation porta atteinte à la personne civile du citoyen; celui-ci fut par suite empêché de prendre part aux affaires publiques d'un grand peuple et condamné pour toujours à vivre au milieu de peuples barbares.

La transportation romaine, cessant d'être un bannissement, ne devint pas la déportation au sens précis du mot, elle conserva un caractère intermédiaire. Puis, à mesure que s'accrut le despotisme impérial, et lorsque les pouvoirs politiques du citoyen furent anéantis, la vie politique devenant impossible, le châtiment dut frapper le citoyen dans ce qui lui restait de plus cher : ses biens. La cupidité des empereurs contribua beaucoup au développement de cette mesure, qui était devenue inséparable de la déportation et parfois même de la relégation. Mais, bien qu'elle enlevât aux condamnés leurs biens, la transportation n'avait pas pour objet de veiller à leur installation dans un nouveau séjour, elle restait la déportation.

Appliquée aux privilégiés, la déportation de l'ancienne Rome n'était pas accompagnée du travail obligatoire; seuls, les non-privilégiés y étaient astreints, de sorte qu'en définitive on peut dire que la déportation et les travaux forcés, qui se sont confondus chez les peuples modernes, restèrent distincts en droit romain. Les travaux forcés des Romains ont laissé des traces jusqu'à nos jours. Les constructions grandioses, comme les aqueducs, dont les vestiges subsistent aujourd'hui, témoignent de ce grand sens pratique particulier aux Romains, qui savaient utiliser les forces physiques de leurs criminels. Cependant la transportation n'a pas laissé grande trace dans l'histoire ; à vrai dire, elle rendit fameux un certain

nombre de localités ; mais elle ne servit à fonder ni une colonie, ni un centre de civilisation au milieu de peuples barbares : cela s'explique fort bien, si l'on songe qu'elle s'appliquait seulement aux classes privilégiées, qui n'avaient pas l'habitude des travaux physiques et étaient par suite impropres à la colonisation. De même, l'influence intellectuelle et morale que de tels condamnés pouvaient exercer sur la population avec laquelle ils étaient en contact, était paralysée ; il ne fallait pas en effet éveiller les soupçons des empereurs, de plus, les transportés n'avaient plus de ressources et il y avait assez souvent entre eux un abîme qui empêchait tout rapprochement. D'ailleurs, dans bien des cas, les lieux de transportation étaient des rochers déserts où il n'y avait aucune population. D'autre part, la condamnation entraînait une privation de droits souvent trop considérable : une double confiscation enlevait aux déportés tout désir d'acquérir d'autres biens et ils tournaient toutes leurs espérances uniquement vers une grâce, qui presque toujours n'arrivait pas. En outre, la rupture du mariage antérieur et la défense faite à la femme de suivre son mari montrent bien que le but de la transportation romaine n'était pas la colonisation, et, quoique le déporté pût conclure en son lieu d'exil un nouveau mariage *ex jure gentium*, les plus petits produits de son travail n'étaient assurés ni à sa femme ni à ses enfants.

Parfois on joignait les travaux publics à la déportation, surtout dans les contrées éloignées où se trouvaient des mines et des carrières ; c'est ainsi que beaucoup de chrétiens furent envoyés en Crimée pour

l'extraction du marbre. Mais les résultats, au point de vue colonisateur, restaient toujours négatifs, et, comme la plupart des condamnations étaient perpétuelles, il ne restait plus aux condamnés de temps pour cultiver le sol. Du reste, le plus grand obstacle à la colonisation venait de ce que la transportation était disséminée par tout l'empire et soumise aux règlements les plus divers, selon les provinces et d'après les empereurs. Mais, si la transportation romaine n'eut pas d'influence colonisatrice, elle contribua cependant, sous la République et au temps des premiers empereurs, à adoucir les peines ; presque toujours elle permit d'arracher les citoyens à la peine de mort. C'est seulement plus tard que les empereurs s'en servirent fréquemment comme d'une arme politique, aussi châtia-t-elle à la fois les délits communs, les préjugés, les convictions. Elle n'eut d'effets terribles que lorsqu'elle fut appliquée sur des rochers inhabités et dans les contrées éloignées et désertes, où l'on pouvait toutefois vivre. Elle fut supportée patiemment par les sophistes, qui prêchaient le mépris des souffrances, par les premiers chrétiens, qui recherchaient la solitude, et surtout par les criminels communs qui parvenaient souvent à s'échapper (1).

Tel fut l'héritage que Rome laissa au monde nouveau élevé sur ses ruines. L'Église servit entre elle et lui d'anneau intermédiaire. A vrai dire, le droit canonique n'eut pas beaucoup d'influence sur le régime

(1) Pour restreindre la fréquence des évasions, on fut obligé, dans le dernier état du droit romain, de punir de mort les gens qui s'évadaient. C. 26, § 2. Cod. *de pœnis*, 9, 47.

de la transportation. La fin qu'il se proposait était le rachat de la faute au sens religieux, la purification du coupable et sa pénitence. Aussi le système pénal, conçu d'après le droit canonique, se composa-t-il principalement d'expiations, de censures, et de punitions au sens restreint du mot. Les expiations différaient d'ailleurs selon la gravité de la faute (1). Les pénitents continuaient à faire partie du groupe des croyants communiant à l'Église : on les condamnait par exemple à faire, enchaînés ou non, le pèlerinage des lieux saints, ce qui constituait une sorte de bannissement temporaire (2). Quant à la censure, elle était plus rigoureuse ; elle privait le condamné, soit totalement, soit partiellement, de la communion de l'Église, et elle ne pouvait être levée qu'à la suite d'une absolution formelle. De ce genre étaient le grand et le petit anathème, l'interdiction du service divin dans tout le pays (lorsque le roi était excommunié) et la destitution des prêtres (*suspensio ab officio, ab ordine, a beneficio*). Mentionnons encore l'exclusion et la révocation des dignités ecclésiastiques, la dégradation dans un rang inférieur, la reclusion dans un monastère, temporaire ou perpétuelle, la privation du service mortuaire, la reclusion en prison, provisoire ou à vie, les châtiments corporels et infamants, les amendes et enfin la transportation qui avait lieu dans les monastères; cette dernière peine était nécessaire pour qu'on pût prononcer la confiscation, qui, en droit romain, on le sait, était une conséquence de la déportation. Mais

(1) Geib, *Lehrbuch des deutschen Strafrechts*, Leipzig, 1862, I, 143.
(2) Grimm, *Deutsche Rechtsalterthümer*, Göttingue, 1854, p. 737.

la transportation était rarement appliquée et généralement remplacée avec avantage par la reclusion. Quelquefois seulement on aggravait les peines infligées en détruisant la demeure des condamnés, avec défense de la relever ou de bâtir sur son emplacement, *ut perpetuæ notam infamiæ perpetua ruina testetur.*

LA TRANSPORTATION ANGLAISE (1)

LE BANNISSEMENT ET LA DÉPORTATION EN AMÉRIQUE

Au nombre des mesures qui, au moyen âge, étaient en usage en Angleterre pour se garder des gens vicieux et nuisibles, se trouvait le bannissement. Les plus anciens monuments du droit coutumier nous représentent cette peine sous la forme d'un abandon volontaire de la patrie par le coupable, pour éviter la vengeance ou une peine méritée, comme cela se pratiquait dans les tribus germaniques. D'une part, en effet, cette institution avait un lien étroit avec les idées germaniques de *Fehde* et de *Rechtslosigkeit* (absence de droits) ; d'autre part, elle se rattachait au

(1) Ouvrages à consulter : Rapports des Commissions parlementaires de 1812, 1819, 1831-1832, 1837-1838, 1850, 1856, et la Commission royale de 1863.

Pike, *History of crime in England*, Londres, 2 vol., 1873 1876. — Clay, *The prison chaplain*, Londres, 1861. — Mills, *Colonial constitutions*, Londres, 1856. — Mossmann, *Our australian colonies*, Londres, 1868. — Jules de la Pilorgerie, *Histoire de Botany Bay*, Paris, 1836. — Holtzendorff, *Die Deportation als Strafmittel*, Leipzig, 1859. — Marquis de Blosseville, *Histoire de la colonisation pénale en Angleterre*, Paris, 1859. — Bérenger, *De la répression pénale*, Paris, 1855. — Spasovitch *Manuel du droit pénal*, Saint-Pétersbourg, 1863.

droit d'asile de l'Église (1). Le criminel qui avait réussi à se cacher dans un de ces asiles et qui préférait *perdere patriam quam vitam* devait appeler dans l'église le juge appelé *coroner*, et prêter serment devant lui qu'il quittait sa patrie pour toujours ; cet acte se nommait *abjuration of the realm*, ou renoncement à la patrie. La croix en mains, pour se préserver de la vengeance, il devait se rendre au port le plus voisin et quitter l'Angleterre sans espoir de retour (2). S'il revenait, il était réduit en esclavage.

La *Magna Charta* conserva cette vieille institution, faite pour les classes privilégiées, et qui préservait tout homme libre du bannissement; mais elle l'admit seulement pour les criminels qui renonçaient volontairement à leur patrie ou qui étaient condamnés à cette peine par une décision spéciale de l'assemblée du peuple. L'absence complète de sources nous interdit de décider si cette dernière forme était d'introduction toute nouvelle dans le droit ou si elle n'était que la généralisation de cas particuliers antérieurs (3). D'ailleurs le droit d'asile de l'Église est abandonné

(1) Holtzendorff, *ouv. cit.*, ne parle pas de cette forme primitive de la transportation anglaise, qui est incontestablement empruntée à la vieille coutume germanique du bannissement (*Landes verweisung*, avec serment), et qui s'est développée en Angleterre grâce à cette circonstance heureuse que l'Angleterre était une île.

(2) C'était le port de Douvres que l'on désignait en général comme point d'embarquement. L'abjuration *of the realm* était souvent imposée : 1° aux plaideurs qui, quoique absous devant le jugement de Dieu, étaient déconsidérés aux yeux de leurs voisins ; 2° à ceux qui ne pouvaient fournir des cautions dans les procès correctionnels. Voyez Pike, *ouv. cit.*; I, p. 131, 219, 232, 472.

(3) Les cas exposés à la note précédente semblent confirmer cette dernière hypothèse.

sous Jacques I[er] (1) et avec lui tombe la vieille coutume du renoncement à la patrie : en revanche, le bannissement forcé est appliqué plus fréquemment.

Le règne d'Élisabeth hérita des troubles politiques qui l'avaient précédé, car ce fâcheux état économique avait favorisé beaucoup le vagabondage, la mendicité et le crime. Aussi agita-t-on, dès cette époque, la question de savoir si l'on ne devait pas installer des maisons de travail (*work-houses*) dans lesquelles les vagabonds apprendraient à exercer des métiers simples et à vivre honnêtement mais ; cette mesure ne parut pas suffisante. Aussi, pour combattre le mal, le gouvernement d'Élisabeth recourut en outre au bannissement et le rendit légal pour les vauriens incorrigibles (*rogues*), pour l'amendement desquels les maisons de travail n'offraient pas de sérieuses garanties. Ainsi les statuts de 1597 donnent aux juges de paix, dans les quatrièmes séances, le droit de prononcer contre ces vauriens dangereux le bannissement dans certaines contrées d'outre-mer, désignées par le conseil secret ; ils pouvaient aussi les condamner aux galères à vie. Cette mesure n'était pas précisément une peine judiciaire, mais elle était plutôt considérée comme un attribut administratif des comtes et elle se justifiait par des considérations de sécurité pour la métropole. En définitive, elle rappelait la relégation romaine. Mais son caractère ne tarda pas à changer, lorsqu'à ces considérations de sûreté vint se joindre

(1) 1 Jac. I, cap. XXV ; 21 Jac. I, cap. XXVIII. Henry Sumner Maine, *l'Ancien Droit considéré dans ses rapports avec l'histoire de la société primitive et avec les idées modernes*. Traduction Courcelle-Seneuil. Paris, 1874.

l'idée qu'elle pourrait servir utilement à la colonisation.

Déjà, sous Jacques Ier, en conformité avec les édits du conseil secret, avait été fait, de 1614 à 1617, un essai, d'ailleurs infructueux, pour peupler par force les établissements anglais des Indes occidentales. En 1619 furent envoyées en Virginie cent femmes publiques, que les colons ne se contentèrent pas d'accueillir très volontiers, mais pour lesquelles ils payèrent aux armateurs 100 livres de tabac. Grâce à ce premier succès, le gouvernement se décida à faire un second transport de femmes, puis vinrent des convois d'hommes. En même temps se développait l'émigration libre en Amérique, si bien même qu'à l'époque de l'intolérance religieuse, sous le règne de Charles Ier, l'on craignit de voir l'Angleterre se dépeupler tout à fait. Sous l'empire de cette crainte, le gouvernement s'opposa au départ de navires sur lesquels se trouvaient les émigrants volontaires, et entre autres Cromwell.

Du jour où le gouvernement assigna à chaque banni un lieu de séjour, le bannissement devint la transportation. Le changement s'opéra d'ailleurs insensiblement ; toutefois le premier terme subsista encore, et c'est seulement sous Charles II, dont le règne est d'une importance capitale pour cette question, que le mot transportation fut définitivement adopté. La transportation est mise au rang des peines secondaires (*secondary punishment*) avec la reclusion en prison, les galères et les amendes pour les personnes aisées ; elle vient immédiatement après la peine de mort (*capital punishment*), que la couronne avait du reste la faculté de commuer en une peine secondaire.

Pour appliquer la transportation, le gouvernement s'arrêta finalement à l'Amérique du Nord, comme résidence des condamnés. Le statut de 1677 (1) confirmait le droit des quatre assemblées (séances) d'envoyer les vagabonds incorrigibles (*rogues*) et les mendiants impudents (*sturdy*) dans une des colonies anglaises d'outre-mer ; le même droit était accordé par l'Acte dit de *Conventicle* au juge de paix qui, au bout de deux ans, avait le droit de prononcer cette condamnation contre les individus condamnés déjà trois fois pour avoir assisté à des réunions religieuses illégales. Le statut de 1678 (2) est encore plus important par le grand nombre de transportés qu'il fournit : ainsi il donnait aux « tribunaux des assises » le droit d'envoyer, pour toujours et sans espoir de retour, dans une des possessions royales d'Amérique, les instigateurs des révoltes du Northumberland et du Cumberland.

C'est également sous le règne de Charles II que la transportation prit une extension considérable; comme remplaçant la peine de mort, elle fut d'abord exclusivement réservée à l'ordre privilégié du clergé (3). Dans l'ancien droit anglais, en effet, la peine de mort était appliquée à de nombreux criminels, toutefois avec commutation pour certaine catégorie de condamnés. Primitivement ce privilège (4) était réservé au

(1) 43 a. 14, car. II, cap. XII.

(2) 18, car. II, cap. III.

(3) Bogorodski, *Esquisse historique sur la législation pénale de l'Europe*, Kiev, 1862. Tome II, p. 307, 310, 328 et suiv.

(4) Le *benefit of clergy* par la loi de 1351 fut étendu à tous les *clerici*, et une interprétation large rendit ce bénéfice applicable à tous ceux qui savaient lire et écrire, et quelquefois à ceux qui pouvaient déchiffrer ces mots : *Miserere mei Deus*.

clergé ; peu à peu il s'étendit aux personnes qui étaient l'objet de soins particuliers de la part du clergé ; enfin il devint le partage de tous les gens instruits (*clerici* ou *aspirantes*), la source de tout savoir venant, à cette époque, du clergé ou des monastères. Mais la réaction arriva bientôt, les privilèges du clergé furent diminués et, à la fin du XVIIe siècle, ils ne préservaient plus de la peine affectée aux crimes les plus graves, comme la trahison sous toutes ses formes (*treason or felony*). Pour les félonies seulement une distinction subsista : les non-privilégiés étaient condamnés à mort, et les privilégiés recevaient la « marque », ce qui les empêchait de bénéficier une deuxième fois de l'exception faite en leur faveur.

Le statut de 1682 donnait au pouvoir exécutif le droit d'appliquer, au lieu de la peine de mort, les galères (*hulks*) ou bien la transportation pour sept ans en Amérique, sous forme de grâce et à la condition que le condamné s'engageât à ne pas retourner dans la patrie (*reprieve*) ; même, dans certains cas, la faculté était laissée aux condamnés à mort de demander la commutation de leur peine en transportation. Dans le cas de retour volontaire avant le terme, on prononçait la mort. Sous le règne de Georges Ier, on appliqua des mesures encore plus décisives, afin d'arriver, sous le rapport des peines, à l'égalité des personnes : ainsi les félonies entraînaient pour les privilégiés et les non-privilégiés du clergé sans distinction la transportation en Amérique, entendue au sens de grâce facultative, à la condition de laisser écouler le délai fixé : ce délai étant de 14 ans pour les non-privilégiés et de 7 pour les privilégiés, le retour avant terme entraînait la mort. Enfin, sous le même règne, par le statut de 1717, la

transportation devint une peine indépendante et appliquée illégalement dans les cas de vols (*petit larceny*), pendant [illegible] ans.

Telle fut l'origine de la transportation dans la législation anglaise. Fidèle au début à l'abandon volontaire de la patrie, puis confondue avec le bannissement, la transportation finit peu à peu par jouer un rôle important dans le système pénal anglais. Déjà ceux qui avaient quitté volontairement la patrie, avaient bien marqué le chemin que devait prendre la transportation. Comme ils se dirigeaient la plupart du temps dans les possessions anglaises situées outre-mer et surtout en Amérique, ils imprimèrent à la transportation un caractère colonisateur. Mais pour une foule de raisons, ce côté de la question fut sacrifié à l'intérêt financier. L'obligation de transporter les condamnés fut confiée aux comtés et ceux-ci, afin d'éviter de grosses dépenses, signaient des contrats avec des entrepreneurs, qui se chargeaient d'embarquer les transportés, à condition de pouvoir tirer de leur travail dans la colonie tous les avantages possibles. D'ailleurs la population encore peu nombreuse de l'Amérique trouvait dans le travail des condamnés un secours précieux et, pour ainsi dire, indispensable ; c'est ainsi que les fermiers des douanes les payaient à des prix fort élevés, jusqu'à 500 francs. Quant aux condamnés qui avaient les moyens de s'acquitter des frais du transport, ils se libéraient par ce paiement de la servitude. Lors même que le développement de la traite des nègres eût fait baisser sur les marchés américains le prix des *esclaves blancs* (1),

(1) Pike, *ouv. cit.*, II, p. 348 et suiv.

le transport de ces derniers ne cessa point; mais il fut moins avantageux et devint même parfois onéreux pour le comté. Ainsi, au XVIII[e] siècle, on payait aux armateurs pour chaque transporté une somme moyenne de 125 fr. et cette dépense (250.000 francs par an), malgré le nombre annuel des transportés (2000 environ), était bien inférieure aux frais que nécessitait l'entretien des condamnés dans les prisons (1). Le rapprochement qu'on peut faire entre la transportation et l'esclavage devint encore plus frappant, si l'on songe que le transporté était vendu au propriétaire américain, non par l'État, mais par des particuliers, par des armateurs. Lorsque la question du travail ouvrier s'agita en Amérique, le prix marchand des transportés recommença à s'élever. Aussi les hauts personnages de l'État ne désirèrent-ils rien tant que de prendre part à ces ventes. Un grand juge (*Poigem*), qui était en même temps actionnaire de vastes plantations en Amérique, prit énergiquement la défense de la transportation, qui répondait si bien à ses propres intérêts. Sous Jacques I[er], lord Sunderland en 1687 n'eut pas honte de supplier Jeffers d'intercéder auprès du roi, pour que le transport des condamnés fût donné exclusivement aux armateurs recommandés par le noble lord.

La révolte de Monmouth fournit au gouvernement anglais un prétexte pour envoyer dans les Indes occidentales 900 personnes des meilleures familles. Bien plus, afin d'augmenter le nombre des transportés, on eut recours à des moyens que réprouvent la justice

(1) Lang. *Transportation and Colonisation.* — Clay, *ouv. cit.*, p. 54.

[illegible] pour la moindre faute on prononçait la peine de mort, à seule fin de pousser les condamnés à demander la commutation de leur châtiment en transportation. Plus tard même, celle-ci fut appliquée presque sans exception pour les délits insignifiants. Ainsi, même après la [illegible] sous Georges II, on pouvait [illegible] de la transportation en Amérique pour 7 ou 14 ans le fait de chasser sur les terres d'autrui (1), le fait d'avoir entretenu des relations avec les parents condamnés à la transportation et qui avaient réussi à se sauver en France ou en Espagne. Ces exemples montrent bien quelle erreur il y a à considérer la transportation américaine comme ayant eu une signification humanitaire dans l'histoire du droit anglais. En réalité cette mesure qui était née d'intérêts individuels et qui favorisait si bien l'iniquité et la cruauté, ne saurait prétendre à ce mérite civilisateur. Cette sorte de rapt, exercé par les puissants et rendu légal par le gouvernement anglais, amena ainsi beaucoup d'individus moins élevés dans l'échelle sociale à s'occuper de cette industrie : mais celle-ci, à la différence de la transportation, dont elle ne différait pourtant point, était regardée comme un crime grave (*Kidnapping*).

La situation des transportés durant le voyage nous est dépeinte sous des couleurs fort sombres, et cela se comprend aisément. Les industriels en effet, chargés du transport, ne songent qu'à leurs intérêts et se préoccupent uniquement de réaliser le plus d'économies possible. Conformément au statut de 1717, le prix de l'entretien de chaque transporté était calculé d'après

(1) 10 Geor. II, cap. XXXII.

le nombre des condamnés reçus par l'armateur; mais comme ce dernier n'avait pas le moindre souci du chiffre des transportés qui arriveraient à destination, il ne s'inquiétait pas de leur entretien. Aussi les condamnés étaient-ils parqués, comme du bétail, sur de vieux navires souvent impropres à la traversée ; hommes et femmes étaient chargés de chaînes et le plus souvent une grande partie succombait. A leur arrivée, ils étaient vendus à des particuliers, généralement à des planteurs, et ils dépendaient désormais absolument de leurs nouveaux maîtres pour le temps qu'avait fixé le tribunal. Lorsqu'arrivait le terme de leur condamnation, ils étaient libérés, mais faculté leur était laissée de rester en Amérique ou de retourner dans la patrie. La transportation sous la première forme était, comme on voit, très peu onéreuse pour l'État, puisqu'il ne dépensait presque rien ni pour les transportés ni pour l'entretien, ni enfin pour la construction des prisons ; elle avait néanmoins un grave inconvénient, à savoir la mortalité excessive des condamnés. Les gros profits revenaient aux planteurs et à ceux qui s'occupaient du transport. D'ailleurs, la population des colonies américaines se prononçait déjà au XVIIe siècle contre la transportation, et cela pour des considérations morales. En 1676, le Maryland protesta le premier contre l'envoi en Amérique des criminels anglais et décida de ne plus les recevoir, car ils étaient pour la population une cause de démoralisation. Au XVIIe et au XVIIIe siècle, d'autres colonies se prononcèrent dans le même sens. Mais, à cette époque, en Angleterre, les influences personnelles avaient plus de poids que la voix des représentants du peuple.

Aussi les plaintes formulées contre l'abaissement de la moralité publique aux colonies et contre la multiplication des crimes restèrent-elles sans résultats. Franklin, parlant de la transportation en Amérique, demandait ce qu'aurait dit l'Angleterre si l'Amérique lui avait envoyé des serpents à sonnettes. Toutefois, en 1770, il se forma un Comité des crimes qui réclama des mesures nouvelles pour envoyer les criminels en Afrique ou aux Indes; mais cette proposition fut repoussée par le Parlement. On allégua contre l'Afrique son climat meurtrier et le danger des complots entre transportés et indigènes; d'autre part, contre les Indes, on prétexta la cherté du transport. La transportation en Amérique subsista donc. Il fallut pour y mettre un terme la guerre de l'Indépendance, provoquée par l'Angleterre, qui pensait que l'Amérique était assez bonne pour servir de séjour aux criminels.

Le système pénal anglais de cette époque s'inspirait des idées qu'exprima plus tard le Dr Paley dans sa *Philosophie morale*. Son but était presque exclusivement de donner à la société toute la sécurité désirable; ainsi il mesurait la gravité du châtiment à la facilité que le coupable avait montrée à commettre son crime et à la difficulté qu'il y avait à découvrir le criminel. Voilà pourquoi on frappait de la peine de mort beaucoup de délits peu graves, tels que le vol de pièces de toile étendues dans une prairie pour le blanchiment et le fait d'arracher un pied de houblon sur le champ d'autrui. Le même châtiment était prononcé pour toutes espèces de fraudes et pour une quantité d'autres délits, dont le chiffre atteignit 290 au XVIIIe siècle. En moyenne, on condamnait à mort,

chaque année, jusqu'à 1500 individus ; mais tous n'étaient pas exécutés et le plus grand nombre étaient envoyés aux galères ou transportés. C'était bien là toute la théorie pénale de Paley, qui pensait que la meilleure manière de sauvegarder la société consistait dans des lois capitales sévères, mais appliquées avec indulgence.

La transportation était encore appliquée, nous l'avons vu, pour remplacer d'autres peines, comme les galères et les marques de la main, quand le condamné en faisait la demande. Mais pour quelques crimes, elle était appliquée comme peine indépendante. Quoi qu'il en soit, on transportait annuellement 2000 individus.

Mais lorsque l'Amérique se sépara de l'Angleterre, une question des plus sérieuses s'éleva. Que ferait-on du grand nombre de ces condamnés, pour lesquels aucune installation n'existait dans la métropole ? On proposa à nouveau de les envoyer sur les côtes d'Afrique ; mais le projet fut rejeté pour les mêmes raisons que ci-dessus. On proposa également d'échanger les transportés contre les prisonniers qui étaient captifs chez divers peuples d'Asie et d'Afrique (1). Cette proposition eut le même sort que l'autre. Force fut donc au gouvernement de tourner son attention d'un autre côté et de chercher à installer les condamnés dans les limites mêmes de l'Angleterre.

C'est à cette période que se rapporte l'œuvre de deux

(1) Le gouvernement anglais offrit ainsi au gouvernement russe de lui envoyer ses criminels pour peupler la Crimée ; mais le cabinet de Saint-Péterbourg refusa cette offre gracieuse.

personnes remarquables d'Angleterre : le philanthrope Howard et le philosophe Bentham. Dès sa jeunesse, Howard avait compris les besoins de la nation. Fils de ses œuvres, il avait connu mieux qu'un autre la pénible situation dans laquelle se trouvaient les prisonniers, et il s'était fixé comme but de sa vie d'étudier leur régime et de contribuer à l'améliorer. Bentham, de son côté, édifia une théorie purement spéculative, qui avait le grave tort de se heurter au côté pratique. Brillant penseur, esprit mathématique, il connaissait à fond les sentiments du cœur humain.

L'un et l'autre se déclarèrent partisans du nouveau système des prisons et adversaires de la transportation, bien que leurs propositions fussent très différentes.

Pour satisfaire aux besoins que créait l'installation des condamnés, le gouvernement usa de deux procédés : d'une part, en effet, il remit en état les maisons de travail, que nous avons signalées au début (*bridewells*), en y introduisant pour les condamnés à la transportation les travaux pénibles (*hard labour*) (1) ; d'autre part il étendit le système des pontons (galères) ou des prisons flottantes (*hulks*) et il utilisa à cet effet de vieux navires sur lesquels étaient logés les prisonniers, qui le jour étaient employés à divers travaux publics (2). C'est justement après les avoir visités et s'être rendu

(1) Les maisons de travail (*bridewells*) étaient destinées autrefois à la correction des fainéants ; c'est par le statut 16, Geor. III, c. XLIII, qu'y furent introduits les *hard labour* pour les condamnés à la transportation.

(2) Les premiers navires transformés en prisons flottantes furent, à Woolwich : *Justitia* et *Censor ;* en 1778, par suite de l'insuffisance des maisons de travail et des difficultés d'installation aux-

compte de leur situation, que Howard formula, dans son livre : *State of the Prisons*, les conditions auxquelles doit répondre un bon système de prisons.

L'auteur réussit à intéresser vivement l'opinion publique et il fut appelé au Parlement comme expert. C'est sous son influence que fut redigé l'acte fameux « sur les mesures propres à sauvegarder la santé des prisonniers », que les prestations arbitraires des surveillants et leurs traitements furent supprimés et que l'on construisit en divers lieux de nouvelles prisons. Mais la mesure la plus importante qu'il inspira fut certainement l'acte de 1718, « créant deux pénitenciers, dans les comtés de Middlesex, Essex, de Kent ou Surrey pour l'entretien des individus soumis à la transportation » (1). Avec Howard, les auteurs de cette mesure étaient Blackstone et Eden qui faisaient incliner le bill vers le régime cellulaire accompagné de travaux régulièrement organisés et où l'éducation religieuse serait donnée.

D'ailleurs un des derniers articles laissait au gouvernement le droit de revenir au système de la transportation dans une des colonies d'outre-mer. Par ce fait action du bill se trouva limitée : il fut bien renouvelé en 1784, et même jusqu'en 1802 ; mais il n'eut pas les conséquences qu'on pouvait en attendre au point de vue pratique et les pénitenciers nationaux ne furent jamais construits. On mit seulement en vigueur les principes contenus dans l'acte de 1782 « sur la modification des

quelles on se heurtait, on créa de nouvelles prisons flottantes, près de Portsmouth, de Plymouth et sur d'autres points. Les condamnés travaillaient surtout aux travaux des ports et à la taille des pierres.

(1) 19 Georges III, cap. LXXIV. Un pénitencier devrait contenir 600 hommes et l'autre serait réservé à 300 femmes.

règlements concernant les maisons de correction », et cela grâce à un admirateur d'Howard, sir Georges Poley, qui les appliqua effectivement dans le pénitencier de Gloucester, construit pour le régime cellulaire (1). Mais ce régime dura peu ; le nombre des criminels augmentant, les prisons se remplissaient, et il fallut placer plusieurs prisonniers dans une même cellule.

En ce qui concerne la transportation, Howard n'en touche un mot qu'en passant ; il l'appelle une mesure dangereuse, destructive et onéreuse. De même les propositions de Bentham renferment une critique très détaillée de la transportation et des prisons flottantes. Ainsi cette peine ne lui paraît pas du tout être un châtiment exemplaire et proportionnel, elle ne remplit aucune des conditions d'un châtiment et peut même être regardée par beaucoup de malfaiteurs comme une mesure de faveur dont on ne peut jouir qu'après avoir commis plusieurs crimes. D'autre part, la transportation ne corrige pas le criminel et elle ne l'empêche pas de commettre un nouveau délit, elle ne fait que changer le mal de place ; c'est enfin une peine fort dispendieuse. Quant aux prisons flottantes, outre qu'elles étaient dans un état extrêmement défectueux, elles formaient comme des écoles où le brigandage était enseigné d'une façon plus complète et plus systématique que ne le fut jamais la vertu ; de plus, elles donnaient lieu

(1) Ce pénitencier fut établi pour 72 individus ; chaque condamné disposait de 2 chambres, l'une pour travailler, l'autre pour dormir. On introduisit vers la même époque le régime cellulaire dans les prisons de Horsham et de Petworth (Sussex). Voyez Clay, *ouv. cit.*, p. 68.

pour le gouvernement à des dépenses aussi fortes que la transportation. Pour remplacer ces deux systèmes, Bentham recommandait son *Panopticon*, basé sur le travail obligatoire des prisonniers, auxquels on laisserait une certaine initiative, sans toutefois les affranchir d'une surveillance rigoureuse, mais exercée à leur insu par l'administration des prisons. En outre il demandait qu'on prît des mesures propres à frapper l'imagination des condamnés et de ceux qui les visitaient. Avant leur libération définitive, les prisonniers devraient être placés dans une situation transitoire de demi-liberté. Bentham était tellement persuadé de l'efficacité de son système, qu'en le présentant au gouvernement, il offrit d'être la caution des prisonniers après leur libération.

Le bill de 1794 contenait les propositions de Bentham et des sommes considérables furent réservées pour la construction de son *Panopticon*. Il fut installé à l'endroit où se trouve actuellement la prison de Milbanck. Toutefois le projet de Bentham, malgré les crédits qui lui avaient été affectés, ne fut pas exécuté. Après une enquête générale sur le système pénal confiée à sir Romilly, ce dernier décida d'appeler devant la commission Bentham, défenseur du *Panopticon*, et sir Georges Poley, partisan des pénitenciers. Celui-ci triompha et Milbanck fut terminé d'après ses idées.

LA TRANSPORTATION EN AUSTRALIE

Devant l'impossibilité où il se trouvait de résoudre la question des prisons, le gouvernement anglais songea de nouveau à la transportation. Comme nous l'avons

dit, au moment même de la plus grande popularité des idées d'Howard. L'acte de 178[illegible] réservait au gouvernement le droit de transporter les criminels dans une des colonies anglaises, l'Amérique exceptée; ce droit fut confirmé par l'acte de 1784. Dans le choix d'un lieu de transportation, on s'arrêta d'abord à Sierra-Leone : mais le climat de ce pays fut reconnu trop meurtrier (1). Bientôt la découverte de l'Australie par le capitaine Cook mit fin aux hésitations.

La transportation australienne offre un intérêt tout particulier, au point de vue de la politique et du système pénal de l'Angleterre; cela tient aux formes variées par lesquelles elle passa dans son développement historique, à l'énergie déployée par le gouvernement central et les pouvoirs locaux en vue de la colonisation, et aux résultats brillants atteints rapidement dans cette nouvelle partie du monde. Le cabinet de Saint-James, en décidant la transportation en Australie, ne possédait sur cette contrée que des renseignemenis très inexacts et incomplets ; on peut même dire que c'est sous l'empire de la nécessité où il se trouvait d'installer quelque part des condamnés pour lesquels il n'y avait plus de place dans la métropole, qu'il se résolut à faire cette tentative. Elle réussit pleinement. L'Australie était une contrée immense habitée par une population peu nombreuse, mais très paisible, jouissant d'un climat salubre, de riches pâturages, d'un sol fertile bien que légèrement réfractaire à la culture, où poussaient de nombreuses plantes et quelques légumes potagers

(1) On dépensa néanmoins 3.721 liv. sterl. pour la transportation dans le Sierra-Leone.

d'Europe. Cette contrée manquait d'ouvriers, mais elle pouvait les payer largement et leur offrir un travail accessible à tous, grâce à l'élevage des bestiaux et à l'exploitation des richesses du sol.

Au point de vue pénal, on peut diviser en trois phases l'histoire de la colonisation en Australie.

Dans la première période, l'Australie servit uniquement de pénitencier ; les condamnés y connurent la faim et toutes les misères que présente au début un séjour dans une contrée vierge, où les transportés ne devaient attendre de secours que d'eux-mêmes. Bref, l'Australie fut tout d'abord comme une vaste prison pour les criminels de la métropole. Mais bientôt, dans la seconde période, le gouvernement procura capital et travail ; peu à peu l'élément pénal se grossit de l'émigration libre et les richesses du sol attirèrent les capitaux anglais. Le voyage en Australie perdit graduellement son caractère redoutable et menaçant et le pays commença à récompenser généreusement les émigrants qui procuraient aux ouvriers transportés des situations avantageuses. Tandis que, dans la métropole, des voix autorisées s'élevaient contre la transportation qui perdait son caractère de mesure répressive, en Australie, au contraire, on demandait énergiquement qu'on continuât l'envoi des *convicts*, s'engageant à leur fournir immédiatement du travail.

Ce tableau changea complètement dans la troisième période, qui se termine seulement de nos jours avec le bill de 1868. La découverte de gisements d'or transforma l'Australie, aux yeux du peuple, en un vaste Eldorado. L'émigration augmenta dans des proportions telles, que le pays eut assez de ses propres capitaux et de ses tra-

vailleurs. Toutefois, pendant que quelques régions comme l'Australie de l'Ouest, insuffisamment peuplées, s'appauvrissaient et, par le besoin qu'elles avaient d'éléments de travail, réclamaient chez elles l'application de la colonisation pénale, la plupart des colonies s'élevaient contre cette mesure. Dès lors une lutte commença entre ces dernières et la métropole, et celle-ci fut contrainte de renoncer graduellement à la transportation pour ne pas perdre l'Australie tout entière. En résumé donc, la première période de l'histoire d'Australie est une période de colonisation pénale, dans la seconde, la colonisation se développe de concert avec l'émigration libre, et dans la troisième période enfin se produit, au nom de la bourgeoisie, la suppression presque complète de la colonisation pénale.

Dans son arrêté du 6 décembre 1786, le cabinet royal désigna l'Australie orientale et les îles qui en dépendent comme lieux de transportation. On équipa rapidement neuf navires de commerce et deux de guerre, sur lesquels on chargea environ 750 condamnés (hommes et femmes), une escorte militaire et l'administration (1). A la tête de la flotte on plaça Arthur Phillipp de la marine royale qui fut le premier gouverneur de la colonie. Son adjoint était le major Ross Patrick; Collins, le premier chroniqueur de cette époque,

(1) Mossmann, *ouv. cit.*, fixe à 1.030 le nombre des premiers débarqués en Australie avec la première flotte, en comptant les femmes et les domestiques non compris dans les chiffres officiels. Voici le détail qu'il en donne : 565 criminels, 192 femmes avec 18 enfants; 1 commandant, 4 capitaines, 12 officiers, 24 sous-officiers et 160 soldats, 11 fonctionnaires supérieurs; le reste comprenait des femmes et des domestiques. En cours de route il mourut 24 condamnés et 1 soldat. Voyez Mossmann, p. 83.

fut embarqué en qualité de juge-avocat du gouvernement sur le navire principal (1), et Richard Johnson, homme très religieux, partit comme aumônier. Trois navires furent chargés de provisions de bouche, de semences et d'instruments aratoires.

La flotte leva l'ancre le 13 mai 1787 et le voyage s'effectua sans incident. Il y eut bien une tentative de révolte, mais elle fut réprimée sans peine, car les prisonniers étaient réunis par petits groupes. Au cap de Bonne-Espérance, Phillipp compléta ses provisions de grains, se procura des plantes tropicales et quelques animaux domestiques. Après huit mois de navigation, pendant lesquels il avait perdu vingt-cinq hommes, le 20 janvier 1788, il jeta l'ancre à Botany-Bay. Mais ce point indiqué par Cook et recommandé par le cabinet de Saint-James, comme centre désigné de la transportation australienne, ne justifia point ces prévisions. Comme c'était une localité marécageuse, sans eau douce, Phillipp dut rechercher un autre endroit de débarquement. Ses explorations furent d'ailleurs couronnées de succès, et le 26 janvier il aborda dans le magnifique port de Jackson, où furent jetées les fondations de Sidney qui célèbre encore cet anniversaire. Les premiers jours on dut bivouaquer; puis la localité fut aménagée pour satisfaire aux besoins les plus pressants, ce qui fut d'autant plus difficile qu'on n'avait pas songé, lors du départ, à la profession des transportés qui débarqueraient ; or il n'y avait pas d'ouvriers et en général pas d'individus exerçant un métier manuel;

(1) Collins. An account of the English colony in New South Wales from its first settlement in january 1708 to august 1801. 2e édition; Londres, 1804.

seul, le laquais du gouverneur fut en état de donner les leçons d'agriculture. Lorsqu'on eut pourvu aux premières nécessités, l'administration s'efforça de faire entrer la colonie dans le courant de la vie sociale. Le capitaine Phillipp était muni de pleins pouvoirs, tels qu'aucun Anglais n'en posséda jamais. Il avait les pouvoirs législatif, judiciaire, exécutif, il commandait la garnison, et c'est ainsi qu'il fonda une nouvelle société, avec les deux éléments, militaire et criminel, auxquels s'adjoignit plus tard l'émigration.

L'armée était relativement peu nombreuse, car le premier transport amena en Australie 180 militaires et les autres en débarquèrent également fort peu. Cet élément militaire n'était d'ailleurs pas très recommandable. Il était difficile, en effet, de trouver des personnes irréprochables consentant à partir pour une contrée éloignée et inconnue avec la perspective de passer huit mois en mer et de vivre continuellement avec des criminels. On dut se contenter de volontaires. A de rares exceptions près, les soldats et les officiers étaient, au point de vue de la moralité et des connaissances, au-dessous du niveau moyen. Aussi le gouverneur dut-il déployer la plus grande énergie pour réprimer leurs excès ; car l'armée lui créait plus souvent des difficultés qu'elle ne l'aidait. Elle ne reculait devant rien ; elle lâchait la bride aux plus mauvaises passions ; l'agiotage, l'exploitation des condamnés étaient les moindres mesures qu'elle employait pour apaiser sa soif du gain. Afin d'attacher l'élément militaire à la colonie et de développer l'agriculture, le gouverneur distribua à sa troupe des concessions proportionnées au grade et à la situation,

les simples soldats étaient moins bien partagés que les officiers, les célibataires moins bien que les hommes mariés. On leur fournissait des transportés qui n'étaient pas condamnés aux travaux publics, à condition de subvenir à leurs besoins. Phillipp, une fois hors de charge, représenta au cabinet de Saint-James qu'il était nécessaire d'épurer le personnel de service et de constituer dans la colonie un noyau de société libre ; mais les efforts tentés en ce sens ne réussirent pas. Tout d'ailleurs semblait conspirer pour retenir les gens entreprenants et diminuer, à leurs yeux, l'attrait des distributions de terrains, dont le gouvernement anglais se servait pour attirer en Australie émigrants et capitaux : la longueur du voyage, le bruit d'une famine, survenue en 1790 et produite parce que les provisions n'étaient pas arrivées et que le sol n'était pas favorable à la culture des céréales et des légumes. Le nombre des émigrants fut par suite insignifiant dans la première période : au recensement de 1811, la population européenne de la Nouvelle-Galles du Sud, y compris Sidney, Paramatta, Hawkesbury et Newcastle montait à 10.500 hommes ; à Van Diémen (Darling et Hobart-Town) on comptait 1321 habitants européens et 177 sur l'île Norfolk (1). Le cinquième seulement de cette population représentait l'élément libre, le reste comprenait des condamnés libérés ou non. L'émigration ne prit son essor qu'à partir de 1812, lorsqu'on eut adopté un nouveau mode de répartition des condamnés et que furent connus les brillants résultats donnés par l'élevage des bestiaux sous la direction du capitaine

(1) Documents de la commission parlementaire de 1812.

Mac Arthur, aussi populaire en Australie que l'avait été Phillip.

L'arrivée des transportés ne laissait pas que de donner beaucoup d'embarras et d'inquiétudes à l'administration. C'est qu'en effet il n'y avait pas, dans cette contrée vierge, d'installation propre au logement des condamnés et qui permît de leur appliquer la peine dont ils avaient été frappés. Lorsqu'on eut construit des habitations temporaires pour les chefs et leurs subordonnés, on s'aperçut bientôt que beaucoup de transportés, attirés par les prairies et les forêts, s'enfuyaient dans l'intérieur du pays, espérant gagner la Chine ou les Indes. Ils furent cruellement déçus et la plupart périrent de faim ou furent massacrés par les indigènes. Très peu d'entre eux revinrent ou furent retrouvés presque moribonds, par les soldats envoyés à leur poursuite. L'Australie était bien faite pour opposer une barrière aux fuyards ; aussi ces derniers échouèrent-ils de même dans leurs tentatives d'évasion par mer : un très petit nombre fut accepté, en qualité de matelots, sur des navires étrangers.

Le penchant aux crimes communs, surtout au vol, qu'il fallut énergiquement combattre, était très développé. Aussi dut-on prendre des mesures rigoureuses : les unes n'étaient que la répétition des peines appliquées dans la métropole, telles que la reclusion en prison, les châtiments corporels, la peine de mort ; les autres mesures, particulières à la colonie, prirent rapidement un développement considérable. Tels furent la transportation sur des points très éloignés et les travaux publics. Cette dernière peine notamment profita beaucoup à l'Australie, car elle ne contribua pas

seulement au châtiment des coupables, mais encore à la colonisation du pays.

En 1798 partit sous le commandement de King un convoi de condamnés, destinés à l'île Norfolk : les côtes étant inaccessibles, ils eurent à lutter contre de grandes difficultés. On n'abandonna pas toutefois l'idée d'occuper le plus grand nombre possible de points et la direction coloniale poursuivit ce but malgré de très faibles ressources. C'est ainsi qu'on établit des stations pénales, près de Sidney, comme Paramatta, Castlehill. On occupa en 1804 la terre de Van Diémen (1), en 1825, Brisbane, aujourd'hui capitale du Queensland (2). On donna aussi une grande extension aux travaux publics. A l'origine, la transportation n'avait pas entraîné l'obligation du travail pénal ; elle se bornait à établir la nécessité, pour le condamné, de vivre, pendant un laps de temps déterminé, dans une contrée éloignée de la métropole. Mais, par le statut de 1823, le Parlement ratifia l'institution des travaux publics pour les condamnés du sexe masculin et, en 1824, le directeur de la colonie pénale reçut le droit de propriété sur les travaux des transportés, pendant tout le cours de leur peine (3). D'ailleurs tant que les transportés restèrent à la charge de l'État, les provisions étant insuffisantes et la situation de l'agriculture défectueuse dans les premiers moments de la colonisation, on dut restreindre leur ration et la distribuer proportionnellement aux services de chacun et sous le contrôle de

(1) Le cabinet de Saint-James avait fait occuper cette île pour des considérations politiques.

(2) Mossmann, *ouv. cit.*, p. 317.

(3) Mills, *ouv. cit.*, p. 346.

l'administration. Les travaux forcés furent appliqués d'une manière plus large encore pour les crimes nouveaux, commis au lieu de la transportation. A cet effet, on choisit les travaux les plus pénibles, comme le défrichement et l'assolement des terres. Les transportés considéraient comme un châtiment des plus durs d'être envoyés aux travaux de routes (*roadgangs*) ; la discipline était sévère et souvent renforcée par l'application des fers et du fouet (1).

Les écrivains qui au début ne voyaient pas de grands avantages aux travaux publics. durent avouer la grande utilité de ceux qui furent exécutés en Australie ; l'émigration libre, en effet, n'aurait jamais pu obtenir de pareils résultats aussi rapidement et aussi sûrement. C'est donc à cette cause, avant tout, qu'il faut attribuer les grands progrès de l'Australie ; mais on ne s'en rendit un compte exact que plus tard. Le défrichement du sol donna l'essor à l'agriculture, et la construction de routes, comme celle de Sidney à Paramatta, contribuèrent beaucoup à créer dans le pays le commerce et l'industrie. On peut donc répéter sans exagération, avec Mossmann, qu'un des plus grands bienfaits de la mère patrie envers ses colonies fut le don qu'elle leur fit du travail des transportés, dont l'utilité se manifesta jusqu'en Tasmanie (2).

Voici maintenant les mesures pénales qu'on prit pour enrayer les crimes. La justice, comme elle était comprise et appliquée, permettait de rechercher et de découvrir rapidement les coupables. Les simples délits

(1) Mossmann, p. 95.

(2) *The colony that received them was made by their labour.* Mossmann, p. 96.

étaient jugés par les supérieurs directs du coupable ; pour les délits plus importants, le gouverneur avait le droit de convoquer un tribunal extraordinaire d'officiers, assistés d'un avocat du gouvernement.

Mais on eut recours à d'autres mesures. Sur les indications d'un transporté, on installa dans les rues de Sidney une police régulière et l'on créa des gardes de nuit. Les provisions de bouche furent expédiées à Paramatta et réunies dans des magasins, d'où elles ne sortaient qu'au fur et à mesure des besoins. En outre, pour augmenter sa ration, chaque transporté pouvait planter un jardin potager avec le droit d'en jouir exclusivement. Il ne faut pas oublier enfin que l'éducation religieuse et l'école servirent grandement les intérêts de la colonie ; il en est de même des mesures générales prises pour favoriser l'établissement, à titre définitif, des transportés, et le succès de leurs entreprises, comme la facilité qu'ils avaient de se marier, la grâce conditionnelle que leur accordait le gouverneur et qui leur permettait de vivre absolument libres dans la colonie ; enfin les concessions de terrains, dont bénéficiaient seuls, par suite de l'absence presque complète d'émigrants, les transportés et les militaires.

Toutes ces mesures contribuèrent puissamment à fonder une société nouvelle. La discipline sévère dont on usait envers les condamnés et qui ne manquait pas de les atteindre, le cas échéant, réussit à mettre parmi eux un certain ordre et à établir des relations durables entre eux et les habitants libres, qui avaient besoin de leur concours. Bien qu'à l'origine en effet le gouvernement seul employât les bras des transportés, il trouva le moyen d'offrir leur travail aux particuliers, pour un

an ; parfois même il gardait leur entretien à sa charge. En même temps les diverses branches de l'industrie se développèrent, l'élevage prospéra, la vie sociale et politique fit des progrès, et en 1803, sous King, fut publié, à Sidney, le premier « journal officiel ».

Mais à côté de ces bons effets, dus surtout à l'énergie et à l'initiative des premiers gouverneurs, marins audacieux qui, malgré leurs faibles ressources, étendirent la domination anglaise sur de vastes territoires, il ne faut pas se dissimuler les imperfections du système. Les émigrants continuaient à être peu nombreux, soit que la culture ne leur parût pas suffisamment développée, soit qu'ils ne fussent pas assurés de pouvoir se procurer la main-d'œuvre indispensable, tant qu'un gouverneur tout-puissant en disposerait à son gré. En outre il n'était pas facile de louer les services des libérés cultivant en général les lots de terrains qu'ils avaient reçus. D'ailleurs la situation des transportés laissait aussi beaucoup à désirer, car ils n'étaient pas certains de mener toujours la même existence, leur peine n'étant la plupart du temps que temporaire. Pour cette raison ils ne trouvaient pas une solidité durable dans tout ce qui avait été créé et dans les liens sociaux qui s'étaient noués dans la colonie. En revanche, ces mêmes condamnés avaient des habitudes de débauche et de vice enracinées, la plupart d'entre eux ayant été punis pour des crimes qui portaient atteinte à la propriété d'autrui et qui supposent l'habitude du mal. Déjà, le premier gouverneur, Phillipp, s'était efforcé de persuader aux condamnés qu'ils avaient dans la colonie une nouvelle patrie qu'ils ne devaient plus quitter, et il avait cherché

des stimulants pour les empêcher de retomber dans leurs vices habituels. Il ne fallait pas compter sur l'influence des mariages, qu'on facilitait dans le but de fortifier l'idée de famille, parce que les transportés les considéraient comme temporaires. Les femmes d'ailleurs qu'on amenait de la métropole n'étaient pas capables de fonder une famille ; aussi la débauche se développa-t-elle dans des proportions inquiétantes, car les maris vendaient leurs femmes et vivaient de leur prostitution. A tous égards, l'envoi gratuit des familles de transportés donna de bien meilleurs résultats; on n'en usa malheureusement que fort tard, à partir de 1823. En outre, les concessions de lots de terrain qui devaient, lorsque le pouvoir des gouverneurs se trouva limité et que les terres se vendirent à un prix élevé, devenir pour eux des objets de convoitise, ne furent pa s très recherchées au début. Comme ils n'étaient pas habitués à un travail opiniâtre et à cette vie tranquille et bienfaisante au milieu de la nature, les condamnés préféraient le séjour des villes et les occupations moins pénibles, telles que le petit commerce, le colportage, le service chez autrui, et tous leurs vœux étaient exaucés quand ils pouvaient ouvrir un cabaret.

Les gouverneurs étendirent bientôt aux crimes perpétrés dans la métropole même, le droit de grâce qui leur avait été conféré pour les crimes commis dans la colonie, mais à la condition que les coupables s'astreignissent à rester dans la colonie et à s'y bien conduire. Cette mesure était en elle-même très heureuse, mais elle eut pour résultat de porter atteinte aux intérêts de l'émigration libre qui réclamait la main-d'œuvre pénale des transportés. D'ailleurs les

libérés se dirigeaient d'eux-mêmes vers les villes et venaient grossir le nombre des individus dangereux.

La spéculation faite par les classes riches sur l'ivrognerie éveilla également dans l'armée et parmi les transportés les plus mauvais penchants. Les crimes devinrent plus nombreux et la sécurité diminua. Des bandes de brigands apparurent et leur audace ne connut plus de bornes. Enfin le changement continuel de gouverneurs apportait un trouble plus grand encore et affaiblissait le pouvoir au seul profit du désordre et du militarisme. Tous ces inconvénients ne furent pas compensés par les hautes qualités des successeurs de Phillipp. qui avaient réussi pourtant à s'emparer de la Tasmanie, à pénétrer l'intérieur du continent australien à découvrir de nouvelles baies. pour y installer des colonies pénales, et qui avaient développé l'industrie et le commerce dans des lieux naguère encore incultes. Les esprits les plus optimistes s'inquiétaient de ces symptômes, lorsque le gouverneur Bligh, muni de pleins pouvoirs, dut revenir en Angleterre, prisonnier de ses subordonnés et déposé par eux.

Mais pour étudier et comprendre les destinées ultérieures de la transportation australienne, il convient de répondre auparavant à cette question : l'Australie devait-elle être exclusivement une contrée de criminels, un lieu de colonisation pénale, ou bien l'élément criminel ne devait-il servir qu'à y préparer et à y faciliter la colonisation libre ?

De retour en Angleterre, en 1792, Phillipp traça au cabinet de Saint-James un programme basé sur la nécessité de créer en Australie une catégorie de

colons libres, non seulement pour que les diverses fonctions de la colonie fussent occupées par des hommes sûrs et honnêtes, mais encore pour y former un solide noyau de gens d'ordre et de moralité. La proposition de Phillipp n'eut pas d'abord de succès, l'Australie n'attirant pas encore suffisamment les émigrants libres. Toutefois les efforts de Phillipp ne furent pas perdus et son œuvre fut poursuivie par ses successeurs directs. Bientôt l'Australie n'eut plus à souffrir de la famine et elle comptait, en 1796, environ 4000 habitants dont 170 établis à Sidney et qui n'étaient plus à la charge de l'État : l'agriculture occupait 6000 acres de terre et l'élevage prenait de vastes proportions. En 12 ans, de 1788 à 1800, l'Australie reçut dans ses magnifiques ports 80 navires marchands, sans compter 36 navires de transportés. Pour les hommes entreprenants, elle devint une véritable mine d'or, et la spéculation se développa tellement, que le gouvernement, pour préserver la jeunesse de la colonie, dut prendre d'énergiques mesures.

Le gouverneur Hunter s'éleva contre l'introduction et l'application d'un tarif de travail ; mais il ne put s'opposer aux colons libres syndiqués pour faire baisser le prix de la main-d'œuvre. Sous le gouvernement de Bligh, le développement rapide des relations économiques et la baisse factice du prix des produits coloniaux, en particulier du blé, provoquèrent une disette monétaire. En même temps l'émigration progressait, et elle réussit à former, avec les premiers condamnés émancipés et les militaires restés dans la colonie pour s'occuper de commerce ou d'industrie, une population libre compacte, inter-

médiaire entre l'administration et les transportés, bien qu'elle en différât par les intérêts.

C'est le moment que choisit le cabinet de Saint-James pour reviser les institutions coloniales ; il y était d'autant plus préparé qu'il procédait à la refonte du système pénal dans la législation anglaise. A la tête de cette réforme était sir Romilly, disciple de Montesquieu et de Beccaria, adversaire de Paley, qui plaçait l'idéal de la législation pénale, non dans un système de lois sévères, appliquées avec indulgence, mais dans le caractère inéluctable de la peine.

Sir Romilly introduisit dans la loi quelques articles afin d'alléger les peines de beaucoup de coupables de moindre importance, qui étaient punis auparavant très sévèrement pour servir d'exemple aux masses. En même temps il mit à profit pour la réforme pénale les discussions qui se poursuivaient entre les disciples d'Howard et de Bentham ; et, lorsque le Parlement se prononça pour le système du pénitencier contre le *Panopticon*, on activa vivement, grâce à lui, l'amélioration des prisons. Cela permit de restreindre le nombre des transportés, et l'on réserva la transportation aux individus condamnés à long terme.

Le nom de Romilly se trouve intimement lié à l'histoire de la transportation, car il était membre du comité institué auprès de la chambre des communes pour la recherche des moyens pratiques, propres à l'exécution de la peine de la transportation, et des résultats qu'elle pourrait avoir. Ce comité pensait que l'Australie était appelée à avoir une importance coloniale considérable et que l'élément pénal devait la

favoriser. Aussi recommanda-t-il au Parlement d'introduire dans le système en vigueur les modifications suivantes. Il proposait : 1° d'installer le plus tôt possible les transportés au milieu des colons libres et de leur imposer le travail forcé ; 2° de prendre des mesures qui équilibreraient, en Australie, la population des deux sexes (comme l'envoi de femmes de la métropole) ; 3° de limiter le pouvoir que s'arrogeaient les gouverneurs d'accorder des grâces conditionnelles et d'instituer une administration et une justice qui satisfissent aux exigences de la population libre. Toute la politique des premiers gouverneurs avait consisté à faire des transportés des propriétaires et de l'Australie un séjour de condamnés. Au contraire le Parlement, prenant en considération les propositions du comité, modifia le système de la politique et de la législation coloniales, et il ne vit dès lors dans les transportés qu'un élément mercenaire (1).

Mais précisément à cette époque on nomma gouverneur de l'Australie le capitaine Lachlan Macquarie, qui avait des idées toutes particulières sur le pays et sur les transportés. C'était le premier officier de l'armée de terre appelé à ce poste ; énergique et opiniâtre, il tint peu de compte des prescriptions du cabinet anglais et des actes du Parlement, car il était capable d'appliquer un nouveau système d'administration et d'en prendre la responsabilité. Les gouverneurs précédents avaient réuni sous leur autorité de vastes territoires, Macquarie entreprit de transformer ces contrées sauvages et incultes en des lieux floris-

(1) Voyez Mills, pp. 345 et 346.

sants de civilisation. Le défrichement du sol et la construction des routes prirent des proportions immenses : on éleva des édifices grandioses, on construisit des ports, des quais, et on défricha d'immenses territoires. Mais tous ces travaux demandaient des bras ; Macquarie, sans hésiter, fit appel aux transportés, ne s'inquiétant point des plaintes des émigrants qui restaient sans ouvriers. Ainsi la prospérité de la colonie fut due en grande partie au travail des transportés et, tout naturellement, Macquarie fut amené à cette conséquence logique que le travail doit profiter aux transportés, et non aux émigrants. Mais il imposa au condamné le choix entre le travail, qui amènerait pour lui la prospérité, l'oubli du passé ; et l'oisiveté, qui serait punie du fouet et le mènerait à la potence. Telle est l'idée qui servit à établir les rapports du pouvoir colonial avec les transportés. A leur arrivée, ceux-ci étaient d'abord soumis aux travaux forcés sous la surveillance de l'administration ; puis, lorsqu'ils étaient émancipés, ils recevaient des concessions de terrains. Cette mesure, qui n'était auparavant qu'une mesure gracieuse, devint avec Macquarie une suite naturelle des travaux forcés. Mais l'émancipé, qui avait reçu un lot de terre, devait pourvoir à son existence ; s'il y manquait, il était soumis de nouveau aux travaux forcés ou aux autres peines. Ce procédé fut d'une telle efficacité, qu'à la fin de l'administration de Macquarie 400,000 acres de terre étaient déjà en culture : l'industrie et le commerce se développaient d'ailleurs dans des proportions analogues. Bref, 35 ans après l'arrivée des premiers transportés et un an après le départ de

Macquarie, la colonie cessa de recevoir des subsides de la métropole. L'Angleterre avait dépensé pour l'Australie 132,525,575 francs, et c'est sous Macquarie que fut dépensée la presque totalité de cette somme. On lui en fit souvent le reproche ; mais, s'il dépensa beaucoup, ce fut toujours à propos. Il avait trouvé en Australie de simples bourgades avec de modestes cabanes, des voies de communication fort incommodes, d'immenses territoires incultes, et à son départ il laissait des villes florissantes avec de beaux monuments et des routes bien tracées. Bientôt même le chiffre de l'exportation atteignit celui de l'importation.

Cette politique coloniale basée sur le travail des transportés, eut sur leur situation une grande influence. Soit par humanité, soit qu'il voulût se régler sur les idées de ses amis de Londres, disciples de Howard, Macquarie était très enclin à considérer avec beaucoup d'indulgence les crimes commis dans la métropole par le condamné. A ses yeux, l'abandon de la patrie et les périls d'une longue traversée rachetaient suffisamment la faute passée. Aussi le condamné put-il compter, dans la colonie, sur l'hospitalité et la sympathie de ceux qui avaient besoin de son travail. A la vérité il devait y mener une vie toute d'activité et parfois de privations ; mais s'il devait renoncer à beaucoup d'avantages que présente la civilisation, en revanche, les résultats de sa bonne conduite et les fruits de son travail lui appartenaient, et cela était de toute justice puisqu'il contribuait pour une grande part à fonder, à la sueur de son front, une colonie prospère. Aussi Macquarie traita-t-il avec une grande bienveillance les transportés qui l'avaient mérité, il leur accorda

[illegible] ens libres et au [illegible] les émigrants. il [illegible] les repas [illegible] journées à des [illegible] finance. et il [illegible] furent nommés [illegible] à partir de 1821.

[illegible] criminels, en ce [illegible]. Macquarie [illegible] infractions [illegible]. Il voulait [illegible] aisance. [illegible] d'eux [illegible] ment au pro- [illegible] impitoyable [illegible] pas de [illegible] était [illegible] n'était [illegible] pour les [illegible] planètes [illegible] deuxième [illegible] préoccupait [illegible] même, né- [illegible] colonisateur.

A [illegible] transpor- [illegible] en Tasmanie, et [illegible] Van-Diemen y [illegible] Les travaux [illegible] furent [illegible] caractère de [illegible] peine propre. [illegible] de la trans- portation : la dureté des travaux entrant en ligne

de compte, avec une discipline de fer dans les équipes *de cheminaux* et les brigades enchaînées.

On comprend facilement par là que les rapports de Macquarie avec les émigrants furent pour ainsi dire négatifs, et que les demandes de ces derniers, en ce qui concerne la main-d'œuvre des prisonniers, ne furent pas accueillies avec toute la bienveillance désirable. Sur les instances de Macquarie, le cabinet de Londres exigea des émigrants la justification d'une certaine fortune, ce qui en diminua beaucoup le nombre. Toutes ces raisons firent que les colons qui possédaient en Australie de grandes terres, manquèrent de bras ; aussi, au moment du grand travail des champs, étaient-ils obligés de payer, à des prix très élevés, les ouvriers qu'ils pouvaient trouver, et souvent la demande dépassait l'offre. Mais à la même époque il se formait une classe moyenne, celle des *squatters*, qui avait de puissantes relations à Londres et qui considérait l'influence de Macquarie comme pernicieuse à leurs intérêts ; ils lui reprochaient de ne pas avoir pour eux assez de considération et de les placer sur le même pied que les criminels. Une lutte s'engagea dès lors : les *squatters* la menèrent avec habileté. Ils firent valoir deux raisons sensibles aux Anglais, les finances et la liberté. Macquarie fut accusé de prodiguer l'argent de la métropole, selon son caprice et sans nécessité, à des constructions diverses. En outre tout son système d'administration fut taxé de despotisme ; on déclara qu'il pouvait convenir, à la rigueur, à la formation d'une colonie pénale, mais qu'il ne se justifiait pas du moment où apparaissait l'élément libre. En 1819, le Parlement décida de faire une enquête qui amena la

disgrâce de Macquarie ; car, bien que cette enquête n'eût révélé aucun motif de suspecter le gouverneur, elle fit découvrir toutefois certaines irrégularités dans sa dernière gestion. Le rappel de Macquarie eut une influence funeste sur la transportation australienne. Les mesures, en effet, qui avaient été présentées au Parlement par Eden et Romilly, et dont Macquarie avait différé l'application pendant dix ans, furent discutées à nouveau et reçurent dès ce moment une large application. C'est le début du système des assignements et de la domination des *squatters*.

LE SYSTÈME DES ASSIGNEMENTS

Les travaux des transportés pour le compte des particuliers avaient été mis en pratique dès les premiers temps de la colonisation pénale.

Dans le système des assignement (*assignements system*) ils deviennent l'élément capital de la peine. La transportation devint dès lors très compliquée, surtout si l'on considère les quatre statuts célèbres de sir Robert Peel (1), qui abolissaient la peine de mort pour beaucoup de crimes (2), en annulant, il est vrai, les derniers privilèges du clergé. La transportation était prononcée par le tribunal ou par le pouvoir exé-

(1) Sir Robert Peel's acts, 1826-1832. Voyez *Aschrott. Strafensystem und gefängniswesen in England, Berlin, 1887.*

(2) Le tribunal qui ne prononçait pas la peine de mort devait en faire l'indication (*recorded*), le criminel étant considéré comme condamné à une peine capitale mais soumis à une peine secondaire (*secondary punishment*), au choix du pouvoir exécutif. V. Blackstone. *Commentaires*, IV, 377, § 3.

cutif, à titre de mesure gracieuse : dans ce dernier cas, elle était accompagnée de la privation du droit de propriété personnelle et réelle, du droit de poursuite. La durée de la peine était variable ; mais, jusqu'à 27 ans inclusivement, les condamnés n'étaient pas transportés et souvent on les enfermait dans les prisons flottantes pendant quatre ans. D'ailleurs cette dernière peine pouvait, dans certains cas, être prononcée au lieu de la transportation, au gré du pouvoir exécutif; il arrivait ainsi que jusqu'au moment de l'application définitive du châtiment, le condamné ne savait pas à quelle peine il serait soumis. Ceux qui par vieillesse ou par suite de maladie étaient incapables de fournir un travail quelconque, restaient dans la métropole.

Quant aux condamnés irrévocablement destinés à la transportation, ils étaient placés avant leur départ sur les pontons ou dans les prisons des comtés ; ils y logeaient en commun, n'étaient occupés à aucun travail régulier et ne recevaient pas l'instruction scolaire.

Le transport s'effectuait toujours d'après le système des contrats ; les entrepreneurs étant payés selon le nombre des individus embarqués, peu leur importait le chiffre des prisonniers qui débarquaient. Ce fut là d'ailleurs une des causes principales de la grande mortalité des premiers transportés (1). Pendant le voyage, en effet, ils étaient parqués ensemble, pour ainsi dire sans surveillance et sans travail ; ils se pervertissaient mutuellement et arrivaient en Australie plus mauvais

(1) Griffiths, *Memorials of Milbank;* Londres, 1875, II, 15, 194.

qu'à leur départ : toutefois un médecin les accompagnait (*surgeon superintendent*). Le coût du transport variait entre £ 20 et 30 : il était en 1830 de £ 25 ; quant au transport des femmes, il revint toujours à un prix plus élevé.

A leur arrivée, les condamnés étaient reçus par le secrétaire de la colonie, qui les classait selon leurs capacités et leurs aptitudes. La nature du crime n'entrait pas en ligne de compte, seules les notes de conduite importaient. Le travail du transporté, pendant toute la durée de sa peine, fut laissé en toute propriété au gouverneur, par le statut de 1823, qui lui donnait le droit de disposer d'eux comme il l'entendait. Il pouvait les faire travailler pour lui ou les céder à des propriétaires particuliers. Le *superintendent of convicts* classait les transportés en quatre catégories : les agriculteurs, les manœuvres (*mechanics*), les *gentlemen convicts* et les femmes (1).

Les ouvriers et les agriculteurs étaient généralement cédés à des particuliers. Leur occupation principale consistait à élever et à garder des troupeaux. Mais, par suite des mauvaises notes de conduite, la plupart des condamnés étaient bientôt envoyés aux travaux publics et forcés, qui avaient été jusqu'alors réservés à ceux qu'on voulait châtier. Dans la suite et même parfois dans la période qui nous occupe, on les employait à ces travaux, parce qu'on ne pouvait plus les faire travailler ailleurs.

Les ouvriers étaient bien accueillis dans la colonie.

(1) Ces renseignements sont empruntés aux documents des commissions parlementaires de 1831-1832 et 1837-1838.

et, vu leur petit nombre, ils étaient presque tous employés par la direction dans les chantiers de l'État. Ils étaient logés dans des baraques et divisés en sections à la tête desquelles se trouvait un chef choisi parmi eux. Après avoir rempli leur tâche quotidienne, ceux qui se conduisaient bien avaient la faculté de travailler à des commandes particulières et même de passer la nuit hors du quartier.

Les transportés, qui avaient une profession libérale et qui n'étaient habitués à aucun travail manuel, étaient un lourd fardeau pour la colonie : à leur arrivée, en général, ils se cherchaient des logements particuliers, et étaient occupés en partie comme scribes, secrétaires, etc. ; les autres se procuraient une occupation dans des offices privés ou se chargeaient de l'instruction de la jeunesse, quelques-uns ouvrirent même des écoles. Néanmoins le plus grand nombre des condamnés de cette catégorie restaient sur les bras de l'administration, recevaient des rations, ne s'occupaient de rien et vivaient dans leurs appartements particuliers. Comme une telle situation ne répondait pas du tout à la sentence prononcée contre eux, le gouverneur Darling installa, à leur intention, l'établissement pénal de Wellington Valley, à 200 milles de Sidney, où régna une discipline sévère ; mais on trouva bientôt que cet établissement coûtait trop cher et, sur un ordre venu de Londres, il fut fermé.

L'élément féminin était encore plus recherché que l'élément ouvrier ; on prenait les femmes sans les choisir, on se les arrachait : aussi restaient-elles peu de temps au dépôt de Paramatta.

Après la répartition, commençait pour les transportés

la première période de leur peine qui consistait dans les travaux forcés. Ceux-ci se divisaient en travaux des particuliers et en travaux d'État. Les artisans étaient privilégiés sous le rapport du travail, car lorsqu'il diminuait dans les ateliers, on leur permettait de sortir pour en trouver au dehors. Quant aux ouvriers ordinaires, ils étaient employés à des travaux généralement pénibles : ces travaux étaient soit des travaux de routes (*road parties*), soit des travaux de défrichement et de dessèchement de marais (*clearing gangs*). Les uns et les autres étaient d'ailleurs dirigés par l'administration ; mais les premiers étaient entrepris par l'autorité, tandis que les seconds l'étaient par des adjudicataires particuliers, louant des travailleurs à l'administration. Ces équipes d'ouvriers étaient disséminées sur divers points du territoire et les entrepreneurs pouvaient les utiliser sans difficulté ; elles étaient composées des transportés les plus dangereux, mais elles étaient surveillées de près et soumises à une discipline sévère. On rangeait également dans ces équipes, pour les punir, tous ceux qui, au service de particuliers, s'étaient montrés paresseux ou avaient commis des délits.

Les travaux forcés chez les particuliers constituaient donc, dans le système d'assignement, une partie de l'exécution de la peine. Les forçats étaient cédés, quelquefois même sans que l'État obtînt aucune indemnité, bien que l'administration eût été en droit d'exiger une contribution, ses travaux étant plus pénibles et ceux des particuliers pouvant être considérés comme une récompense. Les particuliers s'adressaient au dépôt ou au commissaire d'Etat (*commissionner of*

assignement), avant l'arrivée du transport, ils indiquaient le nombre d'hommes dont ils avaient besoin et ils offraient l'argent nécessaire à leur habillement. A leur arrivée, les transportés étaient répartis et ils continuaient à être considérés comme accomplissant leur peine ; mais ils étaient obligés d'exécuter les travaux avec tout le soin désirable, et en cas de négligence et de crimes, sur la première plainte du propriétaire, ils subissaient des peines corporelles dans les *magisterial courts,* qui étaient répartis dans tout le pays, ou bien ils étaient attachés à des équipes de routes ou soumis à des peines plus sévères. C'était, en définitive, une cession complète du condamné faite par l'État à un particulier pour un temps déterminé(1). Les travaux auxquels on soumettait les transportés, étaient fixés d'après la profession de l'entrepreneur ; en général, ils consistaient dans l'élevage des troupeaux, qui n'exigeait aucune connaissance spéciale et qui tenait le condamné loin des centres de population et de séduction. De la sorte le développement de l'agriculture facilitait de plus en plus l'emploi, l'utilisation des transportés.

Le gouvernement laissait aux *squatters* le droit de choisir leurs pâturages, entre des bornes naturelles (rivières, collines, etc.), et d'en jouir, moyennant une faible redevance. A l'encontre des propriétaires, ils construisaient leurs habitations avec grange et communs dans un lieu convenable, et à mesure qu'augmentait le nombre des troupeaux, ils bâtissaient à

(1) Voyez pour plus de détails sur la condition juridique des assignés, Holtzendorff, *ouv. cit.*, pp 300 et suiv.

proximité de leur demeure des communs pour les gardiens, des abris pour le bétail (*out stations*). Les transportés faisaient en général de bons bergers et de bons gardiens; néanmoins on plaçait généralement à leur tête un ouvrier libre. Mais les travaux de pâturage n'étaient pas les seuls auxquels on employait les transportés, car leurs occupations dans les villes étaient très variées suivant les individus.

Mais cette diversité était encore plus grande dans la condition sociale des transportés assignés. En général elle dépendait des qualités et des défauts du propriétaire, qui voyait en eux une force à bon marché et s'efforçait d'en tirer le meilleur parti possible. Chez les bons propriétaires, le transporté vivait à l'aise; chez des maîtres emportés et cruels, il était soumis à toutes sortes de mauvais traitements. Le nombre des condamnés punis physiquement dans les *magisterial courts* atteignait, certaines années, les trois quarts des transportés. En définitive on considérait les transportés comme des esclaves temporaires. Aussi la peine n'était jamais uniforme, car elle ne dépendait le plus souvent que du caprice des particuliers. C'est seulement sous la direction de Bourke, que furent établis des règlements détaillés sur la servitude; désormais il fut prescrit de tenir compte des qualités morales du propriétaire et de déterminer exactement à quelles conditions et en quel nombre celui-ci recevrait des transportés. On désirait ainsi éviter les reproches qu'on faisait à l'administration australienne de faire preuve de partialité dans les inscriptions des transportés.

La loi ne fixant pas la durée des travaux forcés, les transportés qui se distinguaient par leur bonne con-

duite étaient libérés beaucoup plus tôt; dans la pratique les condamnés à 14 ans devaient accomplir au moins 6 ans et les condamnés à vie au moins 8 ans. Quant à ceux qui exécutaient consciencieusement leur tâche pendant ces différentes périodes de temps (1), ils recevaient des *tickets of leave*. Ces billets étaient accordés sans limites de temps, mais pouvaient être repris en cas de mauvaise conduite, et ceux qui en avaient bénéficié étaient de nouveau soumis aux travaux forcés. A vrai dire le transporté qui recevait un billet d'exemption était bien encore considéré comme un condamné ; mais il était exempté conditionnellement de l'application de la peine, c'est-à-dire des travaux forcés, et il devait se chercher lui-même une occupation chez les particuliers. Sous Macquarie et ses prédécesseurs, les transportés qui avaient reçu gratuitement des terres avaient pu devenir propriétaires; mais avec la mise en pratique du système d'assignement, ces cas devinrent de plus en plus rares et ils furent obligés de chercher leur subsistance exclusivement dans l'état de serviteur. Leur situation était d'autant plus précaire qu'ayant été envoyés en Australie, comme condamnés à une peine capitale, ils étaient privés de leurs droits civils (2).

Les peines fixées pour les nouveaux délits, dans le

(1) On considérait comme un certificat de bonne conduite pour un assigné d'être resté tout le temps chez le même patron.

(2) Pour tourner cette règle, quand le transporté était intéressant, on suivait la procédure suivante : les juges exigeaient de la partie adverse la production d'une longue sentence, relatant la condamnation à une peine capitale, et qui mettait tant de temps avant d'être dressée en Angleterre qu'on renonçait généralement à faire

système des assignements, se divisaient en disciplinaires et en capitales. Les premières pouvaient être prononcées par les autorités locales : c'étaient en général des châtiments physiques, comme l'incarcération au pain et à l'eau et le transfert aux travaux publics. Dans les cas plus graves, ces peines simples étaient accompagnées des fers ou de l'envoi dans des lieux éloignés, comme dans l'île Norfolk, la presqu'île de Tasmanie, Moreton-Bay, Brisbane, etc. Quant aux femmes, elles étaient enfermées dans un pénitencier. Enfin au sommet de ces peines capitales il y avait la mort. Le statut de 1828 qui déterminait exactement l'exercice du droit de grâce des gouverneurs, leur permettait de diminuer le temps de la peine ou d'annuler quelques clauses de la sentence.

A dater de la grâce ou de l'expiration du délai de la peine, les transportés devenaient libres et émancipés : ils pouvaient rester dans la colonie ou la quitter. Mais la grâce était en général subordonnée à la première condition.

Pendant ce temps l'aspect et les conditions politiques, sociales, économiques de la Nouvelle-Galles du sud à l'époque du système d'assignement, changent complètement. Les successeurs de Macquarie qui eurent les premiers à appliquer ce système furent Brisbane (1822-25), Darling (1825-31) et Bourke (1831-38). Mais seul Brisbane réunit dans ses mains, et encore plutôt nominalement qu'en réalité, tous les pouvoirs du gouverneur ; les autres durent les partager avec la popu-

cette preuve. Plus tard on n'exigea plus que la production d'un certificat prouvant que tel individu avait débarqué dans la colonie d'un navire pénal ; de cette preuve on concluait à sa capacité civile.

lation libre (1). Tout d'abord un conseil exécutif et un conseil législatif se constituèrent, dans la Nouvelle-Galles, ce qui mit fin à l'unité de direction. L'organisation du pouvoir judiciaire fut complétée par l'institution des juges de paix choisis parmi les habitants de la localité. Ces juges avaient le droit de rechercher, d'abord par eux-mêmes, ensuite dans des assemblées, les délits de moyenne gravité commis par les transportés ; c'était la reproduction du système anglais, moins les jurés assesseurs. C'est vers cette époque (1825) aussi que la Tasmanie fut séparée de la Nouvelle-Galles et reçut un gouverneur particulier.

L'émigration, assurée de trouver des travailleurs à bon marché, continua à s'élever sensiblement tous les ans, bien que l'on exigeât, toujours comme auparavant, de ceux qui désiraient recevoir des concessions et des condamnés, des certificats de fortune. Au départ de Macquarie on estimait le nombre des émigrants à 1/7 de la population libre de la Nouvelle-Galles, les 6/7 étant fournis par les libérés (2). Mais ces proportions changèrent bien vite, lorsque l'émigration fut favorisée par la gratuité du passage, accordée par l'État aux émigrants les plus pauvres. Aussi, en 1835, l'émigration s'éleva-t-elle à plus de 100,000 hommes dans la

(1) Pour limiter les pouvoirs du gouverneur, on prit comme prétexte quelques virements de Macquarie, et un principe cher aux Anglais : les colons ne coûtant plus rien à la métropole devaient pouvoir contrôler leur budget.

(2) Il existait à peu près la même proportion entre colons et libérés au point de vue de la fortune ; les émancipés avaient 18,000 acres de terre, 13,000 acres de prairies, 909 maisons à Sidney de plus que les émigrants, et la valeur de leurs produits s'élevait à 25,590,000 francs, contre 13,250,000 fr. aux émigrants.

Nouvelle-Galles ; la même année, le nombre des transportés était d'environ 30,000, dont 17,000 condamnés aux travaux forcés ou en servitude.

Les émigrants tournèrent sur tout leurs effort. vers l'élevage, ils lui donnèrent un large développement, et ils obtinrent les brillants résultats que l'on sait. L'exportation de la laine qui, en 1815, atteignait à peine 30,000 livres, monta en 1835 à 4 millions (1). Les autres branches de l'agriculture et de l'industrie se développèrent avec la même rapidité.

Aussi la prospérité matérielle de la colonie devint-elle très grande, surtout grâce aux profits que se créait le gouvernement, en affermant ou en vendant des terres. Les règlements de 1824, qui déterminaient les conditions de vente des terres de l'État, offraient assez d'avantages aux petits capitaux ; mais bientôt, à Londres, les gros capitalistes qui avaient des possessions en Australie élevèrent des plaintes sur l'insuffisance de la main-d'œuvre et sur son prix élevé. La tentative faite un moment pour y introduire la taxe du travail fut un des principaux symptômes de cette crise agraire. La brochure de Wackefield, écrite sur cette question, obtint un grand succès ; le système alors en pratique fut changé, l'accès des terres fut interdit aux petits capitaux, et l'on ne vendit aux enchères que de vastes territoires, à des prix nominalement fort élevés. Cette mesure, en réduisant la petite propriété, tendait à créer toute une classe de travailleurs ; pour en grossir le nombre, on supprima même la distribution ordinaire

(1) En 1865, la Nouvelle-Galles du sud exporta pour plus de 50 millions de livres de laine.

de terrains aux transportés. Tous ces changements eurent une influence très considérable sur la condition des transportés.

Pressés par les propriétaires qui les traitaient en esclaves, menacés à chaque instant du fouet (*chat à 3 queues*) ou de la réclusion au pain et à l'eau, beaucoup prirent la fuite. La perspective d'une situation assurée, qui les en détournait autrefois, ne les arrêta plus du jour où ils n'eurent plus à compter que sur la servitude.

Aussi les crimes commis par les transportés augmentent-ils et sont-ils plus graves qu'auparavant; le brigandage sur les grands chemins et le meurtre deviennent plus fréquents. Des bandes s'organisent et pillent surtout dans les villes où vient affluer le prolétariat ouvrier; la débauche devient plus grande par suite de l'insuffisance du nombre des femmes et de la vie dissipée qu'elles avaient menée auparavant.

Si donc la transportation avait donné à la colonie sa prospérité matérielle, son rôle fut tout à fait négatif au point de vue moral. C'est du moins ce qu'on put constater dans la Nouvelle-Galles et, à un plus haut degré encore, dans la terre de Van-Diémen.

L'établissement d'une colonie pénale sur la terre de Van-Diémen avait tenu à des causes politiques. En effet, le cabinet de Saint-James, ayant compris que Napoléon ne désirait rien tant que d'annexer à son empire des possessions coloniales, prescrivit en secret au gouverneur de Sydney d'occuper cette île (1802). Une petite troupe, commandée par le capitaine John Bowe, s'établit à Port-Phillipp. D'autre part, en même temps

on organisa une expédition plus importante, composée de soldats condamnés, et l'on plaça à leur tête l'avocat général du tribunal supérieur, secrétaire du gouverneur de Sydney, le colonel Collins, revenu d'Angleterre après la publication de son histoire des premiers temps de la colonisation australienne. Ayant recueilli les pouvoirs de Bowe, Collins ne resta pas à Port-Phillipp, il s'avança sur la côte sud-est à l'embouchure de la Derwent dans un site qu'il connaissait. C'est là que fut posée, en avril 1804, la première pierre de Hobart-Town, capitale de la Tasmanie, ainsi appelée en l'honneur de lord Hobart. L'aspect montagneux de cette île forme un contraste saisissant avec les plaines de l'Australie, quelquefois situées au-dessous du niveau de la mer. Les côtes de Tasmanie sont rocheuses et escarpées, et, sauf de rares exceptions, sont inhospitalières aux navires. A mesure qu'on approche de l'intérieur, le pays s'élève, coupé par des chaînes de montagnes, dont quelques-unes, malgré le climat tropical, restent couvertes de neige six mois de l'année. Cela ne veut pas dire que le climat n'y soit pas sain, au contraire ; grâce à ce système de montagnes et de vallées, la Tasmanie est favorable à l'agriculture et à l'élevage. Mais il eût fallu beaucoup de temps pour utiliser les richesses naturelles de l'île, et pouvoir disposer des subsides de l'Angleterre et du travail des transportés. La belle route que ces derniers tracèrent, avec beaucoup de difficultés, de Hobart-Town à Launceston, sur une distance de 121 milles, traversa l'île dans toute sa longueur, du sud au nord, et contribua beaucoup à l'augmentation de la population.

La distribution des terres eut lieu en Tasmanie conformément aux règlements de la Nouvelle-Galles. Suivant la fortune, on cédait des lots de terrain d'un demi-mille carré jusqu'à 4 milles carrés, en sorte qu'un capital de 125.000 francs permettait d'acheter 1 mille carré. D'ailleurs, sous le nom de capital, on n'entendait pas seulement l'argent comptant, mais les fonds de toutes sortes, matériel agricole, pensions, traitements de l'État. Pour cette raison, la colonisation en Tasmanie prit un caractère aristocratique. Beaucoup d'officiers en retraite, soit de l'armée de terre, soit de l'armée de mer, voulurent profiter des conditions avantageuses qui leur étaient ainsi faites et participèrent en même temps que les transportés à la colonisation. De même qu'en Australie, ils s'occupèrent avant tout d'agriculture et d'élevage. On put en effet se procurer plus facilement le travail des condamnés, parce que le système d'assignement fut appliqué de meilleure heure en Tasmanie qu'en Australie. Et lorsque, dans la période la plus florissante du système d'assignement, le chiffre des transportés augmenta, le nombre des condamnés en service chez les colons atteignit la moitié (en Nouvelle-Galles la proportion était de 5/7). Les transportés étaient en général placés sous la direction d'ouvriers libres et soumis, pour la discipline, à l'administration coloniale, car la plupart d'entre eux étaient bergers. Jusqu'en 1825 le gouvernement de l'île étant rattaché à celui de Sidney, tous les pouvoirs étaient réunis dans la main d'un lieutenant, sans que les colons libres y eussent aucune part. La justice y était fort mal organisée et, à cet égard, l'île dépen-

dait absolument de Sidney : aussi les plaideurs et les témoins préféraient-ils en général abandonner leurs prétentions que de perdre leur temps et leur argent en un si long voyage.

Collins étant mort en 1810 fut remplacé par le colonel Sorell (1810-23) (1). Sous l'habile direction de ces deux hommes, la colonie prospéra, s'embellit de monuments, œuvres des condamnés. Et à côté de cette aristocratie de la terre, dont nous avons parlé, parurent bientôt d'autres propriétaires plus modestes, qui se posèrent toutefois en concurrents sérieux des premiers agriculteurs. D'ailleurs la proportion des transportés était plus grande en Tasmanie qu'en Australie, et bientôt celle-ci y envoya ses récidivistes au lieu de les diriger comme auparavant sur l'île Norfolk ; on construisit pour eux une station pénale sur la côte ouest de l'île, à l'embouchure du Macquarie où on les occupa à tailler la pierre. Une autre station du même genre fut établie à Port-Arthur, dans la presqu'île de Tasman, pour l'extraction du charbon de terre. Cette rapide prospérité matérielle ne fut pas accompagnée d'un développement moral parallèle, bien au contraire, car nombre de circonstances firent que la proportion des crimes augmenta et la criminalité devint une véritable calamité publique. Ces résultats étaient dus surtout à la faiblesse du tribunal et à la présence des récidivistes les plus dangereux chez les propriétaires. Ces derniers regardaient, en effet, les transportés comme une force bru-

(1) Grand-père de Mrs Humphry Ward, le célèbre romancier anglais.

tale, les nourrissaient mal, les traitaient durement et les punissaient à tout propos. De plus la discipline était extrêmement sévère dans les sections pénales ; aussi les transportés cherchaient-ils à fuir, dans de frêles embarcations, en Chine et aux Indes hollandaises ; mais lorsqu'ils s'aperçurent de l'impossibilité qu'il y avait pour eux à fuir à l'extérieur, ils s'échappèrent à l'intérieur de l'île. Les montagnes protégèrent leur fuite et leur nombre fut considérable ; cependant, ils n'agissaient que séparément et se bornaient à commettre des délits de droit commun. Les condamnés, échappés des stations pénales, donnèrent à ces bandes obscures une organisation dangereuse, et toute l'île fut infestée de maraudeurs de buissons (*bushrangers*), qui portaient l'effroi dans les maisons des colons. Poussés par la vengeance et la cupidité, ils formèrent parfois des détachements complets de partisans, qui répandirent la crainte dans toute la population et s'emparèrent même d'une ville entière avec sa garnison (*Sorell-Town*). Si leurs crimes étaient graves, la répression fut encore plus sanglante.

Les réformes de 1823 qui séparèrent la Tasmanie de la Nouvelle-Galles et donnèrent à la population une part dans la direction des affaires ne suffirent pas à tranquilliser le pays. Les vagabonds répandaient partout la terreur, pillant tout et pourchassant les femmes, qui étaient d'ailleurs en nombre insuffisant, et vivaient dans un état de grande dépravation. Mrs Frey, qui visita à ce moment la Tasmanie, fut tellement frappée de l'immoralité des rapports sexuels, même parmi les agents de l'État, qu'à son retour en Angleterre, elle se mit à faire une propa-

gande incessante en vue de faire envoyer dans l'île, pour y développer les vertus familiales, des jeunes filles pauvres, mais honnêtes, de la métropole. En même temps la prospérité matérielle des colons grandissait et leur faisait oublier un peu les crimes et la débauche du pays. Ce n'est donc pas à eux seuls qu'il faut imputer la réaction qu'on constate vers 1830 contre la transportation, et ce n'est pas dans l'histoire coloniale qu'on doit en chercher la cause.

MOUVEMENT CONTRE LA TRANSPORTATION EN ANGLETERRE

Pour expliquer ce mouvement, il faut tenir compte de deux faits très importants. D'abord du nombre sans cesse croissant des crimes en Angleterre qui en effet, de 1825 à 1831, pour les individus, condamnés à la perte de la liberté, s'éleva à 85,257, dont 28,258 condamnés à la transportation, soit plus de 4,000 hommes par an. De 1811 à 1817, il n'y avait eu que 35,259 condamnations, et de 1818 à 1824, 62,412 ; le nombre des transportés ne dépassant pas 2,500 hommes (1). Cette progression amena naturellement le gouvernement à étudier de nouveau le système des peines et à y chercher presque exclusivement la cause de ce phénomène. En second lieu, l'Angleterre, pratiquant le système américain au point de vue pénal, et gardant chez elle les criminels, avait construit

(1) *Report from select Comettee on secondary punishments, ordered to be printed* 22 juin 1832, pp. 1 et 16.

de nombreuses prisons. Et en 1830, beaucoup de ces établissements auburniens se trouvèrent prêts à recevoir les condamnés qui devaient y exécuter les travaux forcés en observant le silence. Ainsi l'idée du pénitencier commençait à se réaliser et trouvait des partisans de plus en plus nombreux dans la société anglaise, enfin elle servait aussi de base aux critiques formulées en Angleterre contre la transportation. Pour bien les comprendre, il ne faut pas perdre de vue la double circonstance que nous venons d'indiquer et il ne faut pas oublier non plus que l'espoir d'obliger la métropole à garder chez elle ses criminels ne contribua pas peu à leur donner la forme acerbe qu'elles prirent.

L'enquête faite par Bigge sur la gestion de Macquarie avait d'ailleurs disposé les esprits dans ce sens. Elle dépeignait, en effet, sous de riantes couleurs la situation des transportés et montrait qu'on leur faisait une grâce plutôt qu'on ne leur infligeait une peine. Tout cela réuni amena la brillante campagne menée contre la transportation par Mackintosh. A vrai dire le système inauguré par le Statut de 1823 modifia la situation, mais le germe avait été jeté sur un sol favorable. En 1831, à la suite de l'élévation extraordinaire du nombre des crimes, une commission parlementaire fut chargée de rechercher les moyens propres à améliorer le système des peines secondaires (1). Après avoir entendu de nombreux témoins,

(1) La commission n'ayant pas terminé ses travaux en 1831 fut prorogée d'un an et réunit en 2 volumes (1831-1832) les documents (*reports*) qu'elle recueillit. Les comptes rendus et les résolutions adoptées sont insérés dans le tome II.

la commission présenta, en 1832, un rapport sur l'état des « peines secondaires », des prisons ordinaires, des pénitenciers, des prisons flottantes et de la transportation. Son jugement était sévère, elle condamnait en bloc ce système pénal qui « manquait d'unité et de discipline et qui était absolument incapable de corriger les criminels ou de prévenir de nouveaux délits ». Quant aux prisons ordinaires, la commission, comprenant la difficulté qu'il y avait à établir une classification régulière des prisonniers, se prononça pour le système cellulaire avec travaux forcés, et demanda l'institution d'une inspection pour la visite périodique des lieux de reclusion. Elle défendit aussi très énergiquement le système des pénitenciers et réfuta même par avance les objections financières possibles; mais elle proposa de ne l'appliquer qu'aux prisonniers susceptibles d'amendement et d'en éloigner au contraire les criminels endurcis ; enfin elle recommanda d'employer des délais de reclusion variant de un à trois ans (1). Elle critiqua très vivement le système des pontons (*hulks*), qui étaient des lieux de corruption mutuelle ; la reclusion, en effet, y étant collective, les travaux manquaient de dureté et la discipline de sévérité. Toutefois, et en vue de les remplacer graduellement par les pénitenciers, la commission n'exigea pas leur suppression immédiate, les pénitenciers n'étant pas encore assez nombreux et la transportation en Australie ne constituant pas, à ses yeux, une peine suffi-

(1) Report de 1832, page 11. Quant aux femmes, on recommandait de les transporter pour des raisons bien différentes.

sante pour empêcher les crimes. La commission se contenta donc d'exiger que les prisonniers fussent séparés la nuit.

En ce qui concerne la transportation, bien que cette mesure ne suffît pas du tout, d'après la commission, à châtier des crimes graves, elle la crut néanmoins assez efficace comme peine secondaire, et voici en résumé quelles furent ses décisions :

1° N'assigner les transportés, comme manœuvres, qu'à des personnes de toute confiance et seulement pour des travaux agricoles avec interdiction absolue du séjour des villes.

2° Établir des règles plus sévères pour la délivrance des certificats de libération provisoire (*ticket of leave*).

3° Au lieu des travaux publics, difficiles à trouver et très dispendieux, soumettre dans la métropole même : les transportés à des travaux qui soient en rapport avec leurs capacités, cette mesure étant également applicable aux *gentlemen convicts*, afin qu'avant d'être envoyés en Australie ils fussent habitués dans les docks et dans les ports d'Angleterre aux travaux corporels.

Pour bien se rendre compte des diverses propositions de la commission, il faut citer le tableau qu'elle fit de la transportation. « Les résultats de la transportation, dit-elle, dépendent de la situation de ceux qui y sont soumis. Les cultivateurs qui ont une famille l'envisagent avec crainte. Au contraire, les célibataires, généralement ouvriers, assurés d'un bon salaire, aimant le changement et confiants en la fortune, la voient avec plaisir. Les renseignements fournis par le Comité de la Nouvelle-Galles et de la Terre de Van-Diémen nous présentent la situation des transportés à tel point floris-

sante, qu'on doit plutôt considérer la transportation comme un privilège que comme une peine. » Le besoin qu'on avait d'ouvriers était tel, qu'à l'arrivée de chaque navire, tout transporté qui n'était pas laissé au service de l'État était sur-le-champ embauché par des particuliers, dont la conduite était bien moins dictée par des considérations d'ordre public général que par le désir d'améliorer la situation économique de la colonie. On comprend alors qu'au lieu de punir le condamné ils s'efforçaient de rendre sa condition moins pénible. D'un grand nombre de documents recueillis par elle la commission s'efforça de prouver que la situation des transportés assignés était infiniment préférable à celle d'un honnête cultivateur anglais. Les assignés recevaient, en effet, une nourriture abondante, ils étaient mieux habillés et jouissaient d'un climat plus doux ; enfin, si le condamné se conduisait bien, il était assuré de recevoir au bout de peu de temps la liberté sous forme de *ticket of leave*. Mais si la situation des cultivateurs s'améliore grâce à la transportation, le sort des artisans est encore plus enviable. Leurs services sont tellement appréciés et si bien rémunérés, qu'il n'était pas très difficile à ceux qui étaient occupés aux travaux d'État d'obtenir du surveillant choisi parmi eux la permission de passer la nuit hors du quartier pour s'y livrer, leur tâche faite, à des travaux particuliers. Cette permission leur était régulièrement accordée comme récompense de leur bonne conduite. Mais les artisans assignés à des particuliers étaient encore bien mieux, car le maître, dans son intérêt, leur faisait des conditions et des avantages, qui neutralisaient tout à fait la peine qu'ils auraient dû

subir. D'ailleurs, si la conduite de ces artisans est quelque peu satisfaisante et s'ils restent en service chez le même patron, ils obtiennent un *ticket of leave* au bout de quatre ans, s'ils ont une condamnation de sept années ; au bout de six ans pour une condamnation de quatorze ans ; au bout de huit ans pour une condamnation à vie. L'obtention de ce ticket peut être considérée comme le premier pas fait vers la liberté complète. Bien plus, le possesseur de ces billets, bien qu'astreint à vivre dans un cercle limité et bien qu'il pût être privé de ces billets pour mauvaise conduite, a le droit de travailler à son compte et d'acquérir un capital qu'il peut placer dans une entreprise à l'expiration de sa peine. On cite de nombreux cas de transportés ayant acquis de cette façon une situation considérable. Enfin, la condition de certains condamnés, qui avaient exercé une profession libérale, et celle des femmes étaient des plus avantageuses.

Tel était le nouveau point de vue où l'on se plaçait en Angleterre pour juger la transportation. On la regardait comme une mesure insuffisante comme sévérité, et offrant tant d'avantages aux transportés qu'elle ne pouvait les empêcher de commettre de nouveaux crimes. Ces idées firent de si rapides progrès dans l'opinion publique que dès 1831 il paraissait dans le *Law Magasine* un article très complet, consacré à la transportation, envisagée comme remplaçant la peine de mort (1), et dans lequel le nombre des condamnés de cette sorte était évalué au tiers. Après avoir décrit,

(1) En moyenne sur 1,400 condamnés à la peine de mort, 5 % (46 à 74 par an) seulement étaient exécutés, les 95 % non exé-

d'après les travaux de la commission la situation des transportés (1). L'auteur soutenait que la transportation ne pouvait être considérée comme une peine, au sens exact du mot. Il n'admettait pas du tout que le but essentiel de la peine pût être l'amendement du condamné; car bien que cette fin fût très désirable, il pensait qu'on ne pouvait l'atteindre que très difficilement. Toutefois la peine doit prévenir les crimes, au moins par la crainte des maux à subir (2); or il n'en était pas ainsi pour la transportation, puisqu'elle n'avait aucune influence préservatrice. En outre, étant appliquée au loin, elle diminuait aux yeux des condamnés l'amertume de leur situation en les éloignant de ceux dont ils recherchaient la considération et en les plaçant parmi des individus de leur espèce, qui ne songaient pas à demander compte de leur culpabilité passée. Enfin elle cachait la peine aux multitudes et elle donnait aux criminels l'espoir et les moyens de mener une vie nouvelle au milieu de gens qui ne connaissaient pas leur vie antérieure. Ainsi non seulement la peine n'avait rien d'effrayant, mais elle paraissait bénigne aux yeux du peuple. D'après l'auteur de l'article, l'État, dans le choix des peines, ne devrait pas se laisser entrainer par des considérations d'argent, parce que les peines qui coûtent peu à l'État, reviennent fort cher à la société. Négliger les questions de pénalité, c'est arriver forcément à l'augmentation du

cuté, étaient envoyés en Australie à vie ou à temps, ou condamnés à la reclusion avec obligation de travailler, sauf le cas de rachat.

(1) On attribua cet article à Broughton.

(2) *The object of punishment is to determine from crime by a dread of suffering pain.*

nombre des crimes, comme le montre l'exemple de la transportation sur la terre de Van-Diémen. Or la transportation, si elle est une sauvegarde pour la métropole, porte en retour un immense préjudice à la colonie, en la corrompant graduellement par l'envoi de criminels qui se mêlent à la population libre et empêchent le développement normal de cette dernière ; bref, la transportation fait de la colonie un lieu de servitude pénale. Quant aux autres peines secondaires, l'auteur, tout pénétré des avantages du système pénitentiaire américain, les trouve tout à fait insuffisantes ; pour les améliorer, il n'y a selon lui qu'un moyen, c'est de les transformer radicalement et de les rétablir sur de nouvelles bases. L'édifice est trop vermoulu (*crazy and rotten*), il est le résultat de trop de palliatifs plus ou moins concordants pour que des modifications partielles suffisent ; le moment des demi-mesures est passé, le mal est devenu si grand qu'il n'est plus tolérable. D'autre part, les pénitenciers actuels sont bien fondés sur un principe juste, mais le nombre des détenus y est si faible (1), la séparation entre les divers condamnés si insuffisante, et les frais si élevés qu'ils exigent également une réforme complète. La reclusion aux travaux forcés sur les pontons (*hulks*) n'a pas non plus d'influence préservatrice, car le condamné continue à y jouir de la société de ses camarades et peut encore satisfaire beaucoup de ses caprices. Quant à la transportation, elle est encore plus défectueuse, car elle ne proportionne pas

(1) Voici quelle était la répartition des prisonniers dans les différents pénitenciers : 200 h. ; sur les pontons : 1,000, et à la transportation. 4,000 h

le châtiment au crime. Elle est souvent appliquée injustement et par suite de l'éloignement du lieu où elle s'accomplit ne produit aucune impression sur l'esprit du condamné. En un mot, la transportation est désastreuse tant pour la métropole parce qu'elle n'est qu'un simulacre de peine, que pour la colonie, parce qu'elle y forme une agglomération de malfaiteurs, qu'on a tirés de prison et jetés au milieu d'une population libre. Chaque année voit s'accroître le mal, le vice devient plus grand, plus invétéré, et c'est ainsi qu'une colonie saine devient un lieu de dépravation et un foyer de corruption morale. « En un mot, c'est un système dont on a tout à craindre et rien à espérer, résultat d'une politique engendrée par l'incapacité appliquée par ignorance et supportée par l'indifférence générale en matière de pénalité (1). »

Mais la critique la plus vive qui ait été faite contre la transportation est assurément celle de l'archevêque de Dublin, Mgr Whately, dans sa lettre à lord Grey (2). « La transportation, dit-il, est très défectueuse, car elle ne répond à aucune des conditions que doit présenter une peine et qui consistent : 1° à préserver l'homme du crime ; 2° à éviter les souffrances inutiles ; 3° à corriger le condamné, en s'efforçant de l'amender ou tout au moins de ne pas le pervertir davantage. Or la transportation ne peut pas servir comme peine exemplaire, parce que la situation des transportés est en général préférable à celle des travailleurs libres d'An-

(1) Voyez le 8e compte rendu de la Société *for the improvement of prison discipline*, 1831.

(2) R. Whately, *Thoughts on secondary punishments*, Londres, 1832.

gleterre, et pour beaucoup même, la transportation est une sorte de récompense. En outre elle ne corrige pas, car, pendant le voyage, les condamnés sont dans une promiscuité constante et, dans la colonie, ils ne sont soumis à aucune influence moralisatrice ; aussi la criminalité va-t-elle augmentant. Enfin, comme elle rétablit l'esclavage sous une autre forme, elle ne peut pas être considérée comme une peine humaine, et en outre elle est fort dispendieuse. » Pour toutes ces raisons Whately conclut en faveur des pénitenciers (1).

A dater de ce moment l'opinion en Angleterre était gagnée à cette cause, et elle ne se trouva point satisfaite par les deux lois de 1835, qui posèrent des conditions plus sévères pour l'obtention des billets d'exemption et aggravèrent les peines contre les crimes des transportés. La Société des prisons continua à demander l'abrogation de la transportation, et John Franklin, nommé gouverneur de la Tasmanie en 1836, fut chargé de recueillir des renseignements pour éclairer le Parlement. Celui ci les fit publier. Ils établissaient que les colons désiraient voir subsister la transportation, mais avec quelques modifications ; ils demandaient ainsi que les transportés fussent occupés à des travaux obligatoires pour toute la durée de leur peine, et qu'à l'avenir on ne leur distribuât plus de terres.

La commission de revision du code, en 1834, s'occupa également de la question, et dans son deuxième

(1) En 1829, en Tasmanie on commettait 1 crime pour 157 habitants ; en 1836, 1 sur 104 habitants, tandis que pendant le même laps de temps, en Angleterre, il y avait 1 crime pour 850 habitants.

rapport, publié en 1836 (1), elle déclare qu'une des principales causes du développement de la criminalité se trouve dans le mode actuel des peines secondaires. Selon elle, la peine de mort, prononcée souvent, est appliquée trop rarement, ce qui fait une disproportion entre la sentence et son exécution. Après avoir porté un jugement sur les idées de Paley et soutenu cette opinion qu'il fallait peut-être constituer des peines moins sévères, mais les faire exécuter, la commission proposa d'abolir la peine de mort dans beaucoup de cas. Lord D. Russel, de son côté, demanda qu'on supprimât la transportation pour les délits peu importants et qu'on la réservât pour les crimes graves, en laissant au juge la faculté de la prononcer pour une durée de quinze ans ou de la remplacer par la reclusion, pour un délai de cinq à dix ans. La commission adopta cette manière de voir et décida que les juges pourraient prononcer la sentence soit de la transportation, soit des travaux obligatoires ou de la cellule. La loi du 17 juillet 1837 régularisa toutes ces décisions : elle abolissait la peine de mort dans beaucoup de cas, et pour la remplacer elle laissait au juge la faculté de condamner le coupable à la transportation, soit à vie, soit pour une durée de dix à quinze ans, ou à la prison, pour trois ans au maximum, avec ou sans travaux, ou enfin à la peine de la cellule, trois fois par an et pendant un mois au plus chaque fois. Ainsi le soin d'appliquer la transportation passait entre les mains des juges, alors qu'auparavant il appartenait presque

(1) *Second Report from his Majesty's commissioners on criminal Law*, 9 juin 1836.

entièrement à l'administration, qui faisait son choix parmi les condamnés à mort, exécutant les uns, envoyant les autres aux colonies, et dirigeant le reste sur les pontons ou dans les pénitenciers. Cette loi fut le premier essai tenté pour assimiler la transportation à la prison. Elle amena comme conséquence l'établissement de chantiers pour les forçats, à Gibraltar et aux îles Bermudes. Ces lieux, bien qu'éloignés, n'avaient rien de commun avec les lieux ordinaires de transportation : les condamnés y étaient soumis aux travaux obligatoires, selon le régime des prisons, et, à l'expiration de leur peine, ils étaient ramenés en Angleterre ou dirigés sur d'autres colonies (1).

La commission parlementaire (2) continua ses travaux sur la transportation, et dans son compte rendu de 1838, elle rapporte les témoignages de vingt-trois personnages compétents. Les uns voulaient diminuer le nombre des transportés, les autres demandaient qu'on changeât radicalement le système, qu'on employât les transportés exclusivement aux travaux d'État et qu'on les gardât dans des pénitenciers coloniaux. La commission ne partagea point cette dernière opinion, dont la réalisation eût nécessité des dépenses considérables, tout en reconnaissant qu'il pouvait être avantageux d'installer hors d'Angleterre des prisons et d'éloigner ainsi les criminels de la métropole en les

(1) Pour plus de détails sur la transportation aux îles Bermudes, il faut se reporter à Holtzendorff, *ouv. cit.*, p. 354 et suiv.

(2) Les membres de cette commission étaient Molesworth, Russel, Georges Grey, R. Peell et lord Ebringhton. Le rapporteur fut Heath, qui critiqua la transportation au point de vue moral, social, politique et financier.

séparant du même coup de leurs acolytes. Elle décida que les condamnés seraient répartis dans divers lieux où il n'y aurait pas de population libre, et elle s'arrêta aux conclusions suivantes : 1° suspendre au plus tôt la transportation dans la Nouvelle-Galles du sud et dans les cercles habités de la Tasmanie ; 2° appliquer, pour les crimes punis habituellement de la transportation, pendant deux à cinq ans, la prison avec travaux forcés accomplis hors d'Angleterre ; 3° pour maintenir l'ordre et la discipline parmi les condamnés à la reclusion hors d'Angleterre, et pour prévenir les conséquences de la transportation, telle qu'elle avait été jusqu'alors pratiquée et qui étaient désastreuses au point de vue social, la commission décida de faire construire des pénitenciers ou des maisons de reclusion hors d'Angleterre, sur des points où il n'y aurait pas de colons libres et où on ne prévoyait pas qu'il pût jamais y en avoir ; 4° fixer des règles précises, qui ne laissent aucune place à l'arbitraire, pour les cas où il y aurait lieu de diminuer la durée de la peine ; 5° comme après leur libération définitive, les condamnés trouvaient difficilement dans la métropole un travail honorable et qu'ils restaient sous le coup d'influences pernicieuses, la commission pensa qu'il serait utile de rechercher des moyens de leur venir en aide en facilitant leur installation hors d'Angleterre, dans des endroits où ils seraient assurés de trouver une occupation, et d'où ils pourraient revenir dans la patrie après avoir regagné la situation que leur crime leur avait fait perdre. Ce secours, cette protection étant seulement réservés à ceux des condamnés qui se distingueraient par leur bonne conduite, cette mesure

favoriserait la discipline et affaiblirait grandement le préjugé qui fait que la société a une aversion naturelle pour les criminels ; 6° enfin prescrire aux condamnés punis hors d'Angleterre de quitter l'endroit où une nouvelle peine leur a été infligée, en leur accordant un délai déterminé et en leur donnant les moyens de partir.

La colonie australienne considéra le rapport de la commission de 1838 comme une offense personnelle ; l'assemblée législative de la Nouvelle-Galles éleva des protestations et déclara qu'il ne fallait s'en prendre qu'aux circonstances, si la transportation et l'assignement n'avaient pas produit jusqu'ici les bons résultats qu'on en attendait. D'après elle, aucune mesure ne pouvait être moins coûteuse, plus exemplaire, plus correctionnelle ; le système des assignements faisant sa part à l'enseignement religieux. La population de la Tasmanie fit entendre des protestations encore plus violentes.

Mais la voix des colons ne put arrêter le mouvement qui emportait l'opinion publique en Angleterre, et le ministère prit des mesures énergiques. Déjà, sous le gouvernement du célèbre navigateur Franklin en 1839, la Tasmanie avait vu abroger le système des assignements. Les travaux publics furent appliqués pendant la première période et la libération accordée seulement pour bonne conduite. Au premier degré, les libérés jouissaient de droits restreints et d'un salaire maximum, au second degré ils recevaient le droit de propriété complète. En cas de mauvaise conduite, l'administration pouvait enlever aux libérés de la première catégorie le certificat de libération, mais il fallait

une décision du tribunal supérieur pour en priver les libérés de la deuxième catégorie.

La loi du 19 novembre 1839 supprima la transportation pour les femmes et le décret du 22 mai 1840 l'abrogea définitivement dans la Nouvelle-Galles, où elle durait depuis cinquante-trois ans. La Tasmanie restait donc l'unique lieu de transportation. En revanche, pour dédommager les colons australiens, l'Angleterre favorisa l'émigration en accordant aux individus sans ressources le voyage gratuit pour l'Australie. Néanmoins, jusqu'en 1836, le nombre des émigrés ne dépassa guère annuellement 800, sauf en 1833 où il fut de 1,253 ; mais, à partir de 1837, il s'accrut rapidement, pour atteindre 2,500, 5,000, 6,000, 8,000 et 12,000 en 1841. Ce flot croissant d'émigrants compensa, pour les colons, la perte des transportés.

Ainsi, grâce à l'opinion publique, le système des peines secondaires qui comprenait la transportation, se trouva peu à peu remplacé par le système des pénitenciers américains, qui consistait à isoler les prisonniers en leur appliquant les travaux forcés. En l'espace de cinquante ans, les navires anglais avaient débarqué en Australie 78,065 condamnés, dont 50,297 pour l'Australie proprement dite (43,506 hommes, 6,791 femmes), et 27,759 pour la Tasmanie (24,785 hommes et 2,974 femmes). A partir de 1829, le chiffre annuel oscille entre 4 et 5,000. Lorsque la transportation fut supprimée dans la Nouvelle-Galles, les criminels qu'on y avait condamnés furent dirigés soit sur les prisons de la métropole, soit sur la terre de Van-Diémen. Mais les prisons de la métropole n'étant pas en nombre suffisant entraînèrent à des dépenses supé-

rieures aux prévisions, bien que les ministères Grey et Gladstone les considérant comme inefficaces les réduisissent considérablement. En outre, on comprit bientôt que la Tasmanie ne pouvait pas subir seule le flot montant des transportés. Aussi le cabinet anglais dut-il entrer en pourparlers avec les colons de la Nouvelle-Galles pour y rétablir la transportation. Ceux-ci y consentirent, mais ils exigèrent que le gouvernement leur garantît un contingent minimum de 5,000 transportés par an et qu'il pourvût à l'équilibre des sexes par l'envoi d'émigrantes. Ils demandèrent en outre que, chaque année, l'État envoyât à ses frais un nombre d'émigrants égal au nombre des transportés, et qu'il prît à sa charge les deux tiers des dépenses que nécessitait l'entretien de la police coloniale des prisons et des tribunaux supérieurs. C'est seulement à ces conditions que la colonie consentit à recevoir : 1° les transportés mineurs condamnés pour la première fois, sans détention primitive ou après une courte détention ; 2° les individus condamnés pour crimes graves, après leur temps de cellule ; 3° les individus condamnés pour certains délits au commencement de leur peine ; 4° les transportés libérés de Tasmanie. Les négociations entre le gouvernement et la colonie n'étaient pas terminées qu'un premier transport partait déjà pour Sidney.

Alors les passions politiques se réveillèrent. Une ligue contre la transportation se forma, et protesta contre une mesure qui ne tendait à rien moins, de la part de l'Angleterre, qu'à ruiner l'autonomie de la colonie, qu'à nuire aux intérêts économiques du pays, et qu'à être funeste au point de vue moral. Elle déclara enfin que cette mesure entraverait l'émi-

gration libre par le fait même que les salaires allaient diminuer avec l'affluence des condamnés. Toutes ces raisons ne manquèrent pas de trouver des partisans, car l'émigration était déjà très influente. Les transportés, arrivés de Londres, furent toutefois recueillis par les riches propriétaires et par les *squatters*, mais on prévint en même temps le gouvernement de s'abstenir à l'avenir d'une pareille mesure.

LE SYSTÈME D'ÉPREUVE ET DE SERVITUDE PÉNALE

Cependant la transportation s'organisait sur de nouvelles bases, et un nouveau système (*the probation system*) servit de transition entre l'ancienne transportation et les pénitenciers. Ce système passa par quatre phases successives (1). Son principe était que la situation du condamné serait déterminée par les résultats de l'épreuve qu'il aurait subie.

Lorsqu'en 1840 Molesworth proposa au Parlement de supprimer purement et simplement la transportation, il se heurta à l'opposition de lord D. Russel, son collègue à la commission législative. Ce dernier, qui avait partagé à peu près les mêmes opinions sur la transportation, fut effrayé, lorsqu'il devint ministre, des dépenses considérables qu'entraînerait l'institution des pénitenciers et des dangers que les libérés feraient courir à la métropole. Il pensa que, sans abroger la transportation, il suffirait de changer le mode d'entretien des condamnés et de lui donner un caractère nette-

(1) Jebb's, *Report on the discipline of convict prisons for 1856 and 1857*, Londres, 1858, p. 3 et suiv.

ment répressif. Le Parlement se rangea à l'avis du ministre et l'administration commença à occuper à des travaux obligatoires dans les diverses prisons de l'Angleterre les condamnés qu'on destinait à la transportation.

Sous le ministère de lord Stanley on peut considérer la peine comme divisée en deux stages : premier stage: travail obligatoire sur les pontons à Woolwich et à Portsmouth, pour un temps indéterminé ; deuxième stage : existence plus ou moins libre dans la colonie suivant certaines restrictions déterminées par un arrêté de 1839. Voici d'ailleurs quelles étaient ces restrictions ; premièrement les condamnés pour des crimes graves et les récidivistes exécutaient des travaux obligatoires dans l'île de Norfolk ; deuxièmement les criminels une fois amendés et tous les autres criminels simples étaient occupés à des travaux publics (*probation gangs*) dans la Tasmanie ; troisièmement les transportés ayant subi avec succès la première et la seconde épreuve étaient répartis en trois classes suivant les libertést qu'on croyait pouvoir leur accorder ; quatrièmemen les criminels corrigés recevaient un certificat de libération ; ils obtenaient enfin la grâce conditionnelle ou sans conditions. Ces mesures avaient surtout pour but d'empêcher la dissémination des transportés qui rendait la surveillance si difficile; mais elles créaient un danger bien plus grand en groupant les condamnés par masses. Au reste, la Tasmanie recevait un tel nombre de transportés qu'on ne put lui appliquer ce système. Avant 1840, en effet, on y avait envoyé jusqu'à 1,600 individus; à partir de cette date, le chiffre des transportés en Tasmanie atteint une moyenne de 3,500, et

en 1845 on y comptait 25,000 condamnés en cours de peine, dont 12,000 aux travaux forcés. Procurer du travail à tous, il n'y fallait pas songer; aussi l'oisiveté devint-elle générale.

Il était encore plus malaisé de trouver du travail aux libérés, c'est ce qui explique le peu d'empressement des transportés à passer dans les classes supérieures; en effet, dès qu'ils avaient reçu leur certificat d'épreuve (*probation pass*), ils étaient obligés de pourvoir à leur subsistance, même lorsqu'ils étaient en condition, tout en restant sous la surveillance étroite des autorités locales qui ne leur reconnaissaient pas le droit de quitter la Tasmanie. On retrouve dans les rapports des gouverneurs l'exposé fréquent de ce triste état de choses qui favorisait le développement de la criminalité et poussa bientôt les colons à demander la suppression de la transportation. Ces derniers obtinrent, en septembre 1846 (1), qu'on débarrassât complètement l'île Norfolk, et en janvier 1847 qu'on suspendît pendant deux ans les envois de criminels en Tasmanie. Le ministère Gladstone avait déjà, en mai 1846, chargé le gouverneur de la Nouvelle-Galles du sud, Fitzroy, de créer une nouvelle colonie pour les libérés sans travail. Ce fut l'Australie septentrionale qui fut choisie. On y envoya les criminels des Bermudes et une partie de ceux de la Tasmanie; mais l'entreprise fut bientôt aban-

(1) Cet état de choses ne dura pas longtemps, car en 1750 Mac Connaught établit à l'île Norfolk son centre d'activité. Ce capitaine jadis défenseur fervent de la cellule, fut l'inventeur du système des marques. Beltrani-Scalia, *il Sistema penitenziario d'Inghliterra*, Rome; 1875, pp. 70 et suiv.

donnée quand le ministère Grey succéda à celui de Gladstone. Les tentatives de débarquement que l'on essaya au cap de Bonne-Espérance réussirent encore moins, les colons ayant menacé de s'opposer par le canon au débarquement de ces libérés des prisons. Aussi le système d'épreuves à son premier degré (1840-1846) échoua-t-il complètement. Peu à peu aussi l'opinion anglaise sur la transportation se modifie et aboutit aux conclusions de Russel à la chambre des communes. Ce changement était amené par l'insuccès du système de Milbank dont on avait beaucoup attendu (1). La commission de la chambre des lords, présidée par lord Brown en 1847, faisant droit à l'avis de la magistrature, conclut en faveur de la transportation, surtout en vue de défendre la métropole contre les récidivistes. Cette peine naguère si vivement combattue revint en faveur et fut l'objet d'une dernière tentative. Les deux années pendant lesquelles on cessa d'envoyer des transportés en Tasmanie (2) permirent au ministère Grey d'étudier la question. Pendant ce temps on dirigeait sur la terre de Van-Diémen des groupes d'émigrants afin d'y élever le niveau moral en réduisant la prépondérance numérique des transportés. Grey essaya d'abord d'établir trois degrés dans la transportation (3). 1° La cellule subie depuis 1842 au pénitencier modèle de Pentonville, 2° les travaux forcés

(1) Griffith's, *ouv. cit.*, I, pp. 289 et suiv.

(2) De février 1848 à mars 1850 on n'envoya pas un seul condamné en Tasmanie.

(3) Ce projet présenté par le ministère fut accepté et considéré par le Parlement, plutôt comme un programme dont on modifierait les détails dans la pratique, que comme un projet définitif.

exécutés en Angleterre, à Gibraltar ou aux Bermudes,. 3° la transportation aux colonies, non plus comme peine, mais comme moyen d'assurer l'existence de ceux qui avaient passé par les deux premières épreuves. Plus tard, Jebb modifia légèrement la deuxième épreuve en la faisant exécuter exclusivement en Angleterre ; on établit à Portland une prison spéciale avec action religieuse et morale pour les criminels graves et on proposa de supprimer les pontons existants. Dans cette nouvelle phase (1847-1850), la transportation aux colonies fut donc précédée de deux périodes d'épreuve. La premire consistait dans la mise en cellule, subie dans la prison de Milbank ou dans une partie de celle de Pentonville, soit au total environ 2,000 cellules disponibles ; ce premier stage durait de 12 à 18 mois. La deuxième période consistait en travaux publics à exécuter dans le port de Portland. L'influence religieuse, l'école et les entretiens moraux étaient destinés à amender les prisonniers. On s'efforçait aussi de développer leur initiative personnelle en abrégeant la durée des travaux forcés en raison de leur conduite et de leur zèle au travail. Les condamnés à sept ans devaient rester deux ans aux travaux publics ; ceux à quinze ans, six ans; ceux à vingt ans, huit ans et demi ; et ceux à vie, dix ans et demi; mais si leur conduite était exemplaire ces délais pouvaient être réduits de moitié. Bientôt à l'établissement de Portland ou ajouta deux annexes pour les adultes ; à Portsmouth (1852), à Dartmoor et à Park-Hurst on en construisit pour les mineurs. De Park-Hurst les condamnés étaient transportés en Tasmanie et dans l'Australie occidentale, ou bien à Portland et à Ports-

mouth, et enfin les meilleurs étaient libérés en Angleterre. Les individus capables de travailler étaient mis sur des pontons à Stirling-Castle et à York (1). Les plus mauvais étaient envoyés à l'île Norfolk ou dans la presqu'île de Tasman où ils étaient employés à des travaux publics ; les moyens étaient dirigés sur la Tasmanie avec des certificats d'épreuve (*probation pass*), et les meilleurs seulement, recevaient des billets d'exemption ou même la grâce (2).

Cette forme du système d'épreuve dura peu. La découverte de placers d'or à Bathurst, en 1851, et ensuite dans la province de Victoria transforma la colonie en un véritable État. Les ressources qu'offrait ce pays nouveau y attirèrent un tel flot d'émigrants que la transportation y fut pour ainsi dire noyée. La population se précipita fiévreusement vers les gisements d'or, désertant les autres localités. Les objets de première nécessité, la main-d'œuvre doublèrent de prix. La prospérité s'accrut considérablement et s'étendit sur deux provinces qui devinrent des États presque autonomes, ayant leur constitution, leur gouvernement et leurs intérêts propres. La Tasmanie fut séparée de la Nouvelle-Galles en 1823 ; treize ans plus tard, l'Australie du sud, avec Adé-

(1) Beaucoup de ces condamnés avaient accompli des travaux forcés aux îles Bermudes ou à Gibraltar.

(2) En pratique, la majorité partait en Tasmanie avec des certificats de libération, et seulement une infime minorité était dirigée sur les travaux. En 1852, on envoya en Tasmanie de Portland : aux travaux publics, 40 condamnés, et 334 porteurs de certificats de libération ; de Portsmouth on en expédia un de la première catégorie et 440 de la seconde. Voyez Jebb's, *Report for 1852*, Londres, pp. 44 et 74.

laïde pour capitale, s'en sépare. En juillet 1851, Victoria, devenue à son tour riche par ses mines d'or, choisit pour capitale Port-Phillipp. Enfin, en 1859, de la Nouvelle-Galles du sud se détache le Nord-Est du continent qui prend le nom de Queensland avec Brisbane pour capitale ; Brisbane naguère encore succursale de Sidney pour ses condamnés. Cette colonie ayant acquis l'indépendance et étendu ses droits par une politique ferme, se peupla rapidement, l'industrie, le commerce se développèrent dans d'énormes proportions ; elle s'enrichit de capitaux et devint une puissance politique telle, que le gouvernement anglais fut obligé de tenir compte de ses vœux et de ses revendications, car les relations avec la métropole prenaient un caractère de plus en plus international. Tant que la colonie s'occupa d'élevage sur de grandes étendues avec des bergers et des gardiens nombreux, les transportés trouvèrent bon accueil et rendirent de réels services par les travaux publics qu'ils exécutèrent. Mais avec la découverte de l'or, l'émigration afflua en masse et les capitalistes trouvèrent plus avantageux de chercher parmi les émigrants la main-d'œuvre nécessaire. La criminalité augmenta et elle devint même inquiétante dans les districts miniers. On vit apparaître des brigands de grands chemins dont les autorités locales ne purent avoir raison et qui les forcèrent de recourir à une police empruntée à l'Angleterre Une enquête ayant démontré que la majorité de ces brigands étaient des transportés de Tasmanie et de l'Australie de l'ouest libérés ou évadés, l'assemblée législative de Victoria interdit à cette catégorie d'individus l'accès de la colonie. On visita minutieuse-

ment les navires qui abordaient, et cet exemple fut bientôt suivi par la Nouvelle-Galles et l'Australie du sud. La Tasmanie enfin se plaignit tellement de son fardeau de criminels que le gouvernement fut obligé, en 1853, de promettre formellement de ne plus en transporter ; les crimes diminuèrent après le départ d'un grand nombre de transportés, mais la prospérité en souffrit. Hobart-Town, ville naguère florissante, ressembla bientôt à une bourgade, du jour où l'État supprima les subsides pour la transportation et le travail obligatoire des condamnés.

C'est ainsi que le système d'épreuve entre dans sa troisième phase lorsque la Tasmanie refuse de recevoir les condamnés. L'Angleterre se trouva alors embarrassée de 6,370 criminels ayant subi une partie de leur période d'épreuve, et pour la plupart condamnés à la transportation pour sept ou dix ans ; sans compter un nombre considérable de criminels encore aux Bermudes, qu'il aurait été injuste de maintenir aux travaux obligatoires jusqu'à la fin de leur peine. On décida alors que trois années de travaux obligatoires (*penal servitude*) équivaudraient pour les condamnés qui auraient une bonne conduite à sept ans de transportation, et quatre ans de travaux à dix ans de transportation. Cette dernière clause ne fut appliquée outre mer que pour les condamnés aux peines de longue durée. Ces dispositions furent incorporées dans la loi du 20 juin 1853 ainsi que suit :

1° La transportation subsiste seulement pour des condamnations à vie ou à plus de quatorze ans, et en aucun cas le juge ne pourra la prononcer pour des peines plus courtes.

2° Pour des peines de moins de quatorze ans la transportation est remplacée par la servitude pénale.

3° Les juges ont le pouvoir de prononcer la servitude pénale pour des condamnés à plus de quatorze ans ou à vie et qui d'après la loi devraient être transportés.

4° La transportation à sept ans au moins correspond à six ou huit ans de servitude ; celle de quinze, à huit ou dix de servitude, quant à la transportation à vie, elle peut être remplacée par la servitude pénale à vie.

5° La Couronne (1) a le droit de commuer la peine de mort en transportation à vie et en servitude pénale à vie ou pour un certain nombre d'années.

6° La servitude pénale consiste dans l'entretien dans une prison ou dans un autre lieu de reclusion en Angleterre ou dans les possessions anglaises d'outre-mer par décision des secrétaires d'État.

Les détenus pendant toute la période sont soumis aux travaux forcés et à la discipline des transportés pendant le temps de la reclusion.

7° Le gouvernement conserve jusqu'à l'expiration du terme le droit de libérer de la reclusion (*licence to be at large*), mais cette faveur peut être retirée.

Ceux qui en étaient l'objet devaient se rendre au lieu de résidence assigné sur le billet de libération en Angleterre ou aux colonies et se présenter dans les trois jours de leur arrivée aux autorités locales chargées de la surveillance.

8° La transportation pour des cas graves et laissée

(1) En Angleterre, en dehors de la Reine, le droit de grâce appartient aux gouverneurs de l'Irlande et à ceux des colonies éloignées, par délégation spéciale des pouvoirs.

à la discrétion du tribunal prend le nom de « bannissement » ; et ceci confirmait l'idée de Jebb qui avait constaté que dans le système d'épreuve, la transportation cessait d'être une peine pour être un moyen de répartition des condamnés (*mean of disposal*). L'influence de cette loi fut si considérable que le chiffre des transportés qui était de 4 à 5,000 tomba à 700 y compris l'Irlande.

La servitude pénale comprenait deux périodes d'épreuve : la cellule et les travaux forcés (1). Mais par suite de la réduction de la durée des peines, il était difficile en pratique, quelle que fût la conduite du détenu, de le libérer avant terme ; et ce résultat eut une fâcheuse influence sur les condamnés en leur retirant l'espoir d'être libérés avant terme. Les libérés d'ailleurs ne pouvaient trouver du travail, car ils étaient soumis à des vexations de la part de la police, et le vagabondage augmentant on dut reviser la loi de 1853. Les Chambres nommèrent à cet effet des commissions spéciales qui reprirent la question de la transportation (2).

Le rapporteur conclut ainsi : 1° La transportation produit beaucoup plus d'effet, préserve mieux, est plus capable d'amender et plus salutaire pour l'Angleterre que toutes les autres peines privatives de liberté, appliquées jusqu'à ce jour. 2° La commission recommande l'application de cette peine dans la mesure où les possessions anglaises le permettront.

3° Lorsque les conditions seront favorables, il faudra rétablir la transportation pour dix ans.

(1) Beltrani-Scalia, *ouv. cit.*, pp. 157 et suiv.
(2) Voy. von Holtzendorff, *ouv. cit.*, pp. 345 et suiv.

4° Les prisons hors d'Angleterre seront considérées comme lieux de transportation.

5° La servitude pénale doit comprendre deux parties : une période déterminée de reclusion et de travaux forcés qui doit être intégralement accomplie, et une seconde période de peine qui peut être abrégée en cas de bonne conduite.

6° Les renseignements recueillis par la commission prouvent que la suppression des certificats de libération et de libération conditionnelle a produit de mauvais résultats.

7° La durée des peines doit être augmentée dans les limites fixées auparavant pour la transportation.

8° Les délais établis par la loi de 1853 peuvent être adoptés avec de légères modifications pour la période désignée par l'article 5.

9° On complétera le système des peines secondaires en intercalant une servitude pénale de courte durée entre le simple emprisonnement et la transportation à sept ans ou l'équivalent de cette dernière.

10° Il faut abandonner définitivement les pontons (*hulk system*).

11° Le système des certificats de libération (*licence to be at large*) adopté par la loi de 1853 sera provisoire, la commission se réservant de conclure définitivement plus tard.

12° La commission trouva le système équitable en principe, à condition que dans le cas de mauvaise conduite le certificat puisse être repris au libéré et la sentence exécutée jusqu'au bout.

13° La promiscuité où se trouvaient les libérés conditionnels avec les détenus ayant accompli jusqu'au

bout leur peine a été une source de malentendus défavorables aux premiers.

14° En somme la conduite de la plupart des libérés conditionnels a été satisfaisante, et la récidive tient souvent aux difficultés qu'ils ont rencontrées pour trouver du travail et à la défiance de la société.

15° En conséquence il ne faut délivrer les certificats de libération qu'avec la plus grande circonspection et conformément aux règlements.

16° La police locale sera informée de toute libération avant terme et du lieu de résidence du libéré.

17° On portera à la connaissance du public toutes les mesures de police et les règlements administratifs concernant la transportation et la servitude pénale.

Voici maintenant les résolutions adoptées par la chambre des lords :

I. L'expérience a démontré que la continuation de la transportation aux colonies est désirable, pourvu que cette mesure soit avantageuse pour les colons et consentie par eux.

II. La valeur de la transportation ne consiste pas dans la reclusion et les travaux forcés accomplis dans des lieux éloignés (la surveillance pouvant être meilleure en Angleterre), mais dans la possibilité de procurer des occupations aux condamnés au milieu d'une société qui attache un prix particulier à leur travail et où ils seront assurés à leur libération de trouver des moyens d'existence.

III. Pour qu'une colonie soit propice à la transportation, il faut : que la main-d'œuvre y soit très

recherchée pour des travaux publics et privés, qu'on puisse équilibrer les deux sexes et empêcher l'élément pénal de devenir prépondérant.

IV. L'Australie du nord semble propice à l'installation d'une nouvelle colonie pénale.

V. Quant à présent, la transportation sera continuée seulement dans l'Australie occidentale.

VI. La transportation dans cette contrée est utile à l'État et à la colonie; les griefs exprimés ces derniers temps s'expliquent par le fait que depuis la loi de 1853 tous les transportés sans distinction y ont été envoyés, et il serait fort désirable de revenir à l'ancienne pratique qui n'y envoyait que les meilleurs (1).

VII. Pour prévenir les misères morales qui pourraient résulter de la prépondérance de l'élément criminel sur l'élément libre, la commission recommande au gouvernement de favoriser l'émigration et le mouvement des capitaux privés dans l'Australie occidentale, notamment en réduisant le prix des concessions.

VIII. La commission propose aussi de ne plus prélever sur le salaire du condamné le prix de son passage et de celui de sa famille, parce que cette mesure fait monter le taux de la main-d'œuvre.

IX. Enfin la commission exprime le vœu que l'on revise la loi de 1853 en ce qui concerne les servitudes pénales; elle les aurait voulues plus longues,

(1) Il ressort des rapports de Jebb, que la loi de 1853 ne déterminait pas nettement le caractère de la transportation. Devait-elle être considérée comme une récompense ou comme une peine ? Dans le doute on l'appliquait à tous les condamnés de longues peines, à l'exception des très bons sujets qui avaient obtenu leur libération conditionnelle en Angleterre.

afin de ne pas entraver l'action de la transportation.

C'était la première fois depuis 1812 que les commissions parlementaires se prononçaient en faveur de la transportation, mais on peut déjà remarquer deux courant, hostiles à l'ancienne pratique. Premièrement les deux commissions jugeaient possible la transportation dans une localité déterminée, sous condition du consentement de la population, et préféraient choisir des contrées non peuplées et non civilisées. Secondement le centre de gravité de la peine n'est plus dans la transportation elle-même, mais dans la somme des privations qui la précèdent et qui sont la cellule et les travaux forcés.

Les commissions parlementaires recommandaient la transportation comme complément utile de la peine principale : en premier lieu parce qu'elle offrait mieux que la prison la possibilité de proportionner la peine à la conduite du condamné ; que seule elle ouvrait la perspective de privilèges de plus en plus grands, qu'elle excitait son activité morale et le menait peu à peu à l'aisance et à la considération ; et en second lieu parce que les libérés trouvaient plus facilement un travail utile et rémunérateur dans une colonie éloignée que dans la métropole. Mais il ne fallait pas accepter ce dernier argument comme absolu, car les colonies florissantes se défendaient autant que possible de recevoir des transports de condamnés. L'Australie occidentale était notamment opposée à l'application de la transportation sur une vaste échelle, car elle pouvait au plus contenir cinq à 600 condamnés et la formation de colonies pénales dans des contrées inhabitées, possible dans le système précédent, devenait une inconséquence dans

des circonstances nouvelles. Quel résultat pouvait-on attendre au point de vue du relèvement moral dans une contrée déserte aussi éloignée des ressources de la civilisation ? Et quel travail pouvait y trouver le libéré ? Macquarie y avait réussi, mais dans d'autres conditions ; il n'avait pas affaire à des libérés, mais à des gens qui lui étaient entièrement soumis ; MacConnaught lui aussi n'eut affaire qu'à des forçats. Mais c'était une bien autre difficulté que de désigner une contrée pour des émancipés, maîtres dans le choix de leur travail, parce que le problème se complique de nouvelles difficultés. La loi de 1857 ne les résolut pas. La transportation comme peine prononcée par le tribunal est complètement abrogée, mais le gouvernement se réserve le droit de faire exécuter la servitude pénale en Angleterre ou au dehors, dans les localités approuvées par un bill. Pour faciliter au gouvernement l'application de ce dernier système, la loi de 1857 rétablit les anciens délais des peines avec faculté de les réduire d'un tiers à un demi en cas de bonne conduite. Elle stipula en outre que les tribunaux locaux pourraient annuler la libération et faire exécuter la sentence jusqu'au bout. La loi de 1857 fit de la transportation une simple mesure administrative et clôtura ainsi son histoire en tant que peine judiciaire (1).

(1) Jebb's, *Report for 1856 and 1857*, pp. 18 et suiv. — Beltrani-Scalia, *Il Sistema penitenziario d'Inghilterra*, Rome, 1874. — Michaux, *Etude sur la question des peines*, Paris, 1875, pp. 133 et suiv. L'Angleterre a essayé à différentes reprises de transporter des mineurs en Nouvelle-Zélande, mais sans succès ; elle fit même une tentative de débarquement, mais on refusa ce chargement de criminels libérés. Voy. Léon Vidal, *Aperçu de la législation anglaise sur la servitude pénale*, Paris, 1865, p. 12.

LA TRANSPORTATION DANS L'AUSTRALIE OCCIDENTALE

L'Australie occidentale fut la dernière contrée où fut appliquée la transportation. Au premier bruit que le gouvernement français avait l'intention d'occuper cette partie du continent australien, le cabinet de Saint-James avait donné l'ordre au gouverneur de Sidney de prendre possession de cette contrée vaste, peu fertile, mais salubre. Le major Locker et le capitaine Barker débarquaient en 1826 sur la côte sud au point où s'élève aujourd'hui Albany. Trois ans après, s'élevait sur la rivière des Cygnes la petite ville qui est devenue Perth, capitale de l'Australie occidentale. Les résultats donnés par le travail des transportés en Nouvelle-Galles en firent espérer d'encore meilleurs si on pouvait obtenir le concours des émigrants libres (1). Beaucoup de membres influents du Parlement, de gros capitalistes prirent part à l'entreprise que secondait le gouvernement. On décida de peupler la contrée d'après des plans élaborés à Londres. L'auteur des plans et l'instigateur de la société, Stirling, fut nommé gouverneur. On équipa rapidement quelques navires qu'on chargea d'émigrants et d'instruments aratoires. Stirling jeta l'ancre à l'embouchure de la rivière des Cygnes, en 1829, mais la vaste contrée qu'il embrassait des yeux était un désert de sable promettant peu pour l'avenir. Les plans échouèrent, chacun se dirigea où il put, cherchant un abri dans cette contrée inhos-

(1) Bacon protesta contre cette idée barbare, de vouloir créer une société avec des éléments aussi antisociaux.

pitalière. Quelques-uns furent obligés de planter leurs tentes dans des lieux tout à fait sauvages. Beaucoup n'étant pas habitués au travail manuel, souffrirent du premier hiver qui fut assez rigoureux. Les privations commencèrent, on fut obligé de faire venir des provisions de la Nouvelle-Galles et de la Tasmanie, et on reconnut bientôt que les environs de la nouvelle station de Perth et le bassin de la rivière des Cygnes n'offraient que de maigres pâturages. Des bruits s'étant répandus à Londres sur le mauvais état de la colonie, l'émigration diminua considérablement. L'histoire de l'Australie occidentale jusqu'en 1849, dit Mossmann, est celle d'un pauvre petit pays luttant (*struggling*) pour l'existence contre un sol stérile, isolé et presque entièrement négligé en comparaison avec l'état florissant de la côte orientale et méridionale. Après bien des recherches, les colons trouvèrent enfin au nord un territoire bien arrosé, riche en pâturages et plus fertile. Mais le peuplement et le développement de l'industrie marchèrent lentement. La population européenne en 1835 ne dépassait pas 1,600 ; en 1839, 2,154 ; en 1848, 4,622 individus de deux sexes. L'exportation en 1830 était de £ 1,020, en 1834 de £ 5,548, en 1838 de 29,598. — En 14 ans, de 1835 à 1848, la colonie reçut £ 233,271 de subsides, sans lesquels elle n'aurait pu vivre. £ 97,000 étaient données par le Parlement et £ 136,000 étaient empruntées à l'État.

Après un essai pénible de vingt ans, on se convainquit de l'impossibilité d'attirer les émigrants qui seuls auraient pu mettre en valeur ces terres. C'était la plus morale de toutes les colonies australiennes, par le petit nombre de crimes, mais c'était aussi la plus pauvre.

Ce qui lui manquait c'était la main-d'œuvre des forçats qui avaient défriché les terres, construit les routes et préparé la Nouvelle-Galles et la Tasmanie à cette prospérité rapide de l'industrie et du commerce. Elle s'adressa à la métropole pour obtenir cette main-d'œuvre pénale. C'était quelque temps avant la découverte des placers de Bathurst, au moment où le gouvernement anglais ayant supprimé la transportation dans la Nouvelle-Galles et étant obligé de l'arrêter en Tasmanie, se trouvait dans une position très critique pour placer ses condamnés. Aussi les offres de la colonie furent-elles acceptées avec empressement. Le gouvernement s'engageait : à ne pas envoyer plus de 6,000 transportés munis du certificat de libération, ni aucun condamné pour attentat contre les mœurs, à organiser la transportation de manière qu'elle pût être utile aux colons, qui se chargeaient de la surveillance. Pour équilibrer les sexes, il devait s'occuper de l'envoi de la famille du transporté et d'émigrantes volontaires, les femmes n'étant plus soumises à la transportation depuis 1839. Le gouvernement essaya d'en envoyer quelques-unes, mais sur les instances de la colonie il cessa de le faire, à partir de 1853 (1). Les premiers transports arrivèrent en 1850 et dès 1851 on fit un envoi de 908 hommes (2) supérieur au chiffre convenu ; néan-

(1) Sur le régime pénitentiaire des femmes en Angleterre, voyez Beltrani-Scalia, *ouv. cit.*, et les rapports des directeurs de prisons de convicts.

(2) *Reports of the directors of convict prisons for 1851*. On ne trouve malheureusement pas dans cette publication pour cette dernière période le nombre des transportés envoyés dans l'Australie occidentale avec des certificats de libération, ou aux travaux publics provenant des différentes prisons d'Angleterre.

moins la colonie ayant besoin de bras les reçut avec plaisir. Le gouvernement transporta aussi des condamnés aux travaux forcés sans recevoir de protestations. Les colons qui commençaient en effet à retirer de sérieux avantages comme entrepreneurs des travaux de l'État, recevaient avec indulgence ces transportés si indispensables pour les travaux publics.

La transportation dans la colonie fut appliquée exclusivement d'après le système d'épreuve. Les condamnés qui arrivaient étaient d'abord enfermés dans le pénitencier de Freemantle, où ils étaient employés à des travaux publics. Ils défrichaient des forêts, construisaient des ponts, des routes, des ports, des docks. La surveillance étant plus effective, l'ivrognerie et la licence se développèrent bien moins que dans les autres colonies. On commence en même temps à apprécier le transporté exclusivement d'après la quantité et la qualité de son travail. Sur différents points même on introduisit le système des marques dont un certain nombre donnait droit à la libération (*probation pass*, *ticket of leave*) (1).

La nuit les transportés couchaient dans des baraquements sous la surveillance de gardiens, les travaux publics conservaient ainsi leur caractère disciplinaire primitif. Mais cette rigueur fut peu à peu adoucie sous l'influence du capitaine MacConnaught, dont les idées éducatrices commençaient à pénétrer dans le système des peines anglaises. On substitua de plus en plus désormais l'influence morale aux châtiments corporels.

(1) Griffiths, *ouv. cit.*, II, p. 276.

Ceux qui arrivaient dans la colonie avec des certificats de libération étaient soumis à une discipline spéciale. On les envoyait dans l'Australie du sud où on les employait pendant six mois ou un an à des travaux publics sur des points très éloignés les uns des autres, afin d'éviter les agglomérations qui avaient donné lieu à tant d'abus en Tasmanie. A la tête de chaque groupe se trouvaient les représentants de l'administration et du tribunal pour juger les petits délits secondaires. Ensuite les condamnés passaient chez les particuliers où ils étaient dans une condition intermédiaire entre l'assignement et la liberté complète, car ils étaient surveillés avec une grande vigilance. Pendant les premières années, tant qu'il y eut un nombre considérable de transportés accomplissant leur peine sous une étroite surveillance, l'Australie occidentale jouit de tous les avantages de la transportation sans en avoir les inconvénients : la main-d'œuvre et les capitaux de l'État développèrent l'industrie et le commerce, accrurent la prospérité matérielle, sans que le niveau de la criminalité s'élevât sensiblement. La question semblait donc tranchée en faveur de la transportation, et les colons dans une adresse enthousiaste à l'État, demandèrent même qu'on doublât le nombre des transportés. Mais bientôt la fréquence des crimes et la formation de bandes dans tout le pays, en compromettant la sécurité publique, montrèrent que cette satisfaction était prématurée.

On aurait pu prévoir d'ailleurs ces résultats, bien que la situation fût meilleure que dans les systèmes antérieurs. L'inégalité dans la proportion des deux sexes était excessive, car depuis 1853 on n'envoyait plus

de femmes, à la suite des plaintes portées par les colons contre leur immoralité. L'envoi des familles des condamnés avait été entravé par la mesure prise par l'administration centrale de retenir le prix du passage sur le travail des transportés (1). Les essais d'émigration libre de femmes ne réussirent pas davantage ; les femmes découragées par la modicité du salaire et la licence des mœurs se réfugiaient pour la plupart à l'est et au sud dans les colonies plus riches. L'Australie occidentale n'avait qu'une femme pour six hommes. et dans ces équipes de vingt à trente transportés on vit renaître les mêmes vices et les mêmes débauches que dans les prisons. Le gouvernement avoua d'ailleurs qu'il envoyait dans la colonie les plus mauvais sujets et les criminels les plus endurcis afin d'en purger les prisons de la métropole (2).

L'élévation de la criminalité s'explique aussi par l'adoucissement de la discipline apporté en vue du relèvement moral des criminels (3), et pourtant dans la Nouvelle-Galles du sud où l'on ne s'était préoccupé que du châtiment et où les peines étaient plus rigoureuses, la criminalité n'était pas moindre.

Les colons ne tardèrent pas à demander l'abrogation de la transportation et ils offraient en revanche de recevoir plus de troupes et de construire un vaste *sanatorium ;* mais l'administration qui avait fait de grands frais d'installation repoussa ces propositions. En

(1) Michaux, *Etude sur la question des peines*, p. 662, considère cette mesure comme une grosse faute de la part du gouvernement anglais.

(2) Jebb, *Report for 1856 and 1857*, p. 52.

(3) Mossmann, *ouv. cit.*, p. 308.

dix ans, jusqu'en 1859, l'Australie occidentale reçut 5,465 condamnés coûtant au trésor 24,689,325 fr. (4,500 fr. chacun). Heureusement pour la colonie que la surveillance devenant insuffisante, les transportés s'enfuirent par bandes vers les colonies florissantes de l'est et du sud, et la population qui d'après les calculs aurait dû atteindre 17,000 hommes en 1859, n'en comptait que 15,000, car près de deux mille transportés s'étaient évadés et cette circonstance compliqua la question. Les provinces de la Nouvelle-Galles et de Victoria avaient, en effet, constaté chez elles l'élévation rapide de la criminalité, et à la suite d'une enquête qui avait démontré que les coupables venaient de l'ouest, elles avaient pris des mesures pour fermer l'accès du pays. Mais les dépenses de surveillance des frontières étant aussi coûteuses qu'inefficaces, la situation devint fort tendue entre l'Australie de l'ouest et ses riches voisines. Les relations commerciales subirent un ralentissement de crainte de l'importation des criminels, et de nouvelles pétitions furent envoyées à Londres demandant l'abrogation de la transportation. L'agitation devint si menaçante dans la Victoria et l'Australie du sud où l'on parlait déjà de s'émanciper de la couronne d'Angleterre, que le cabinet de Saint-James dut y prêter l'oreille. D'autre part, en Angleterre même, la question pénale causait aussi des inquiétudes, car les libérés conditionnels de Portland, Portsmouth et Dartmour avaient commis des crimes graves qui effrayaient l'opinion publique (1). Le système de servitude pénale présentant de nombreux in-

(1) Griffiths, *ouv. cit.*, II, pp. 263 et suiv.

convénients, il fallait une répression prompte et énergique. On accordait beaucoup trop facilement les libérations conditionnelles, ce qui rendait la position des libérés fort difficile, car ils ne trouvaient plus à se procurer des moyens d'existence honnêtes. L'élévation de la criminalité en Angleterre et les réclamations des colons provoquèrent la formation d'une commission, où entrèrent lord Grey, Bourke, le baron Cranworth, Packington, Walpole, Gurney, O'Connor, Childers pour faire « une enquête sur les effets des lois de 1853 et 1857, l'application de la transportation et de la servitude pénale (1) ». La situation troublée la Métropole fit rejeter au second plan les doléances des colonies qui n'étaient guère connues que d'un seul membre (Childers); les autres n'ayant jamais été en Australie avaient déjà exprimé auparavant toute leur sympathie pour la transportation, et la commission formula les vœux suivants :

I. — Elle recommandait la transportation dans des colonies peu peuplées où les condamnés ne seraient pas exposés à des tentations et où ils seraient assurés de trouver un travail honnête, sous une surveillance plus active que dans les grandes villes. D'après les renseignements recueillis en France sur les mauvais résultats du système de surveillance des libérés par la haute police, elle crut possible d'expédier dans l'Australie occidentale tous les condamnés à la servitude pénale, à peu d'exceptions près.

II. — On ne devrait pas transporter : 1° les con-

(1) *Report of Royal Commission on penal servitude and transportation*, 2 vol. Londres, 1863.

damnés pour crime contre nature; 2° les condamnés à vie ; 3° toutes les femmes pour lesquelles la transportation serait trop avantageuse ; 4° les malades, les infirmes et les vieillards (l'aliénation mentale n'était pas comprise dans cette exception); 5° les criminels des professions libérales (gentlemen convicts) qui n'étant pas habitués au travail manuel devraient faire un apprentissage.

III. — Dans le projet de servitude pénale élaboré par la commission, chaque condamné devait rester neuf mois en cellule et accomplir en Angleterre une partie des travaux forcés. Les six derniers mois au moins devaient être accomplis dans l'Australie occidentale avant l'obtention du certificat de libération. Il fallait augmenter les délais de servitude pénale et introduire le système des marques permettant la libération avant terme. Après examen de la situation de la colonie on fixa à 1,500 hommes le chiffre des transportés qui pourraient être expédiés chaque année sans inconvénient.

La nouvelle de ces propositions provoqua une grande effervescence en Australie, la population se montra résolue à s'opposer au débarquement des condamnés. A Victoria et dans les colonies voisines, on proposa d'édicter les peines les plus sévères contre les transportés qui franchiraient les frontières ; on menaça d'amendes énormes les capitaines des navires qui les amèneraient. On ouvrit des souscriptions pour les renvoyer en Angleterre, les listes se couvrirent de signatures, et, en 1865, un navire, frété avec ces sommes, partit de Melbourne pour Londres avec les criminels les plus dangereux. Les autorités coloniales

conseillèrent au cabinet de Saint-James de céder aux réclamations des colons. Le gouvernement recula, demandant un délai de trois ans à partir du 1er janvier 1865, afin d'arriver à la suppression de la transportation. En 1868 fut promulguée la loi modifiant les peines capitales (*Capital punishments Amendement Act*), qui est encore en vigueur aujourd'hui. Cette loi chargeait le gouvernement de construire des lieux de travaux forcés dans les possessions anglaises les plus commodes, rayant la transportation non seulement comme peine prononcée par le tribunal, mais comme moyen d'accomplissement de la peine (1). C'est en 1870 que le dernier navire chargé de transportés fut envoyé en Australie. Jusqu'à cette époque on y avait expédié 9,669 condamnés (2) dont les travaux, joints aux capitaux de l'État, avaient grandement contribué au développement matériel. La population qui en 1850 comptait à peine 6,000 habitants s'élevait en 1854 à 11,743, et atteignait en 1870 : 24,785. Les revenus de la colonie se montaient en 1850 à £ 19,063 y compris £ 7,000 de subsides de l'État. En 1869 ils atteignaient £ 103,662 y compris un subside de l'État de £ 15,000. Les travaux exécutés par les transportés en vingt ans étaient estimés par Wakford pour l'Australie occidentale à une valeur d'au moins £ 300,000. (3)

(1) Déjà antérieurement, la loi de 1864 avait élevé à 5 ans le minimum de la servitude pénale, rendu plus stricte la surveillance des libérés conditionnels, et généralisé l'application des châtiments corporels dans les prisons.

(2) Griffiths, *ouv. cit.*, II, p. 194.

(3) Wakford's Report dans les *Reports of the directors of convict prisons for 1870*, pp. 541 et suiv.

En 1870 la population masculine de l'Australie Occidentale, sans compter les prisonniers, était de 8,259 dont 5,748 transportés. Malgré l'introduction d'une discipline plus sévère et l'application d'un règlement qui, au cas où il avait subi une seule punition, privait le condamné du droit d'obtenir sa libération avant terme, la criminalité resta très élevée jusqu'à la fin. En 1870, sur une population totale de 2,499 transportés, 1,275 avaient commis un chiffre de crimes et de délits divers qui n'était pas moindre que 2,218.

Les lois de 1857 et 1858 n'exercèrent aucune influence sur la transportation dans les Indes orientales qui a subsisté jusqu'à nos jours où elle ne s'applique d'ailleurs, d'après le code pénal indien (1), ni aux Européens, ni aux Américains, mais seulement aux indigènes. Le système pénal (2) que les Anglais appliquent aux Indes paraît inspiré par une domination jalouse de son autorité plutôt que par nos principes modernes d'humanité ou par l'esprit des dernières réformes pénitentiaires. Ce qui le caractérise, c'est la confiscation des biens du condamné, non pas seulement deux fois comme en droit romain, mais plusieurs fois. Tout ce qu'il possède au moment de la sentence passe au fisc ; tout ce qu'il a acquis reçoit à sa mort la même destination ; toutes les successions qu'il recueille passent non pas à ses héritiers, mais au trésor (3). Ainsi entendue, la confiscation accompagne les

(1) Macpherson, *The indian penal code*, Calcutta, 1860

(2) *The indian penal code* (code pénal de 1860 et 1864 avec les modifications apportées en 1870 et la loi de 1875 sur la procédure criminelle devant la haute cour), Madras, 1871.

(3) Art. 61 du code indien.

peines perpétuelles y compris la transportation, degré intermédiaire entre la mort et la servitude pénale. La transportation dure sept ans au moins ou est perpétuelle. Le tribunal peut prononcer soit la transportation propre, soit la reclusion pour sept ans qui est considérée comme une peine (1), mais depuis 1868 le juge a perdu le droit d'assigner la transportation temporaire comme peine. Le pouvoir exécutif ne doit garder les condamnés à la transportation dans les prisons que pour un délai ne dépassant pas quatorze ans (id. art. 55).

Les renseignements sur cette question sont très rares (2). Des informations fournies par le congrès pénitentiaire de Stockholm, il ressort que les transportés furent envoyés d'abord à Singapour et à Malakka, puis aux îles Andaman. On les y occupait à des travaux divers et s'ils s'y conduisaient bien ils pouvaient être licenciés. L'administration des îles Andaman ne reçoit que les gens valides, les autres sont gardés dans les prisons de l'Inde. Au congrès de 1877 tenu aux Indes, on produisit beaucoup de griefs contre la transportation : cette mesure aurait perdu tout caractère d'intimidation ; son application enlèverait à l'État de nombreux bras qui pourraient être occupés à des travaux plus productifs ; à raison de sa dépendance vis-à-vis de l'administration, l'application de la peine ne serait ni régulière ni uniforme.

(1) Chap. III, article 59.

(2) Voyez sur la transportation dans l'Inde anglaise le rapport fait par M. J. Arboux d'après des documents officiels. *Revue pénitentiaire*, Paris, février 1879.

CONCLUSIONS SUR LA TRANSPORTATION ANGLAISE

L'élite des penseurs de l'Angleterre n'a jamais approuvé la transportation (1). Bacon s'étonnait de la naïveté de ceux qui espéraient fonder une société avec des éléments aussi antisociaux ; Bentham n'y voyait aucune des qualités d'une répression sérieuse et critiquait les dépenses excessives qu'elle entraîne. Howard, sans le dire ouvertement, s'efforça toute sa vie de faire prévaloir un type pénal opposé : la prison, ainsi que le fit plus tard lord Russel ; enfin Benjamin Franklin comparait la transportation des criminels à la transportation de serpents à sonnettes.

Jusqu'en 1819 Sidney était désignée couramment dans la presse anglaise sous le nom de cité des criminels et des crimes. Enthousiasmé par le résultat de l'enquête de Bigge, Mackintosh formula une opinion défavorable sur la transportation, et comme moyen de relèvement et comme châtiment exemplaire (2). Ces jugements sévères n'étaient que le prélude du concert de critiques qui éclata dans la littérature anglaise de 1820 à 1830. Il semblait qu'à ce moment toute la société anglaise se levât en armes contre la transportation comme contre un fléau public. On expliquait l'application de cette peine comme un expé-

(1) Lord Grey fait cependant une honorable exception, mais son activité semble avoir plutôt desservi la cause qu'il défendait et contribué involontairement à la chute de la transportation.

(2) *I have no high opinion of transportation either as reformation or example.*

dient destiné à parer d'urgence au défaut de lieux de reclusion dans la métropole. On analysait cette peine et on démontrait que chacun de ses éléments était nuisible tant au point de vue des intérêts de la métropole qu'à celui des intérêts de la colonie. On la critiquait à la fois comme peine, comme entreprise financière et surtout comme mesure corruptrice de la population coloniale. Cette appréciation défavorable n'avait heureusement qu'un caractère théorique ; car pour fonder le nouveau système qui est en vigueur actuellement et qui a son expression la plus complète et la plus importante dans les prisons-bagnes d'Irlande, on se servit de la transportation comme base (1). C'est à elle que l'on emprunta le système de mise en liberté conditionnelle qui est actuellement un si puissant levier du relèvement des prisonniers. C'est par elle que l'on avait essayé de rendre au condamné une énergie spontanée et de la faire servir au bien public, non par une contrainte physique, mais en lui démontrant l'utilité de cette activité pour lui-même C'est d'elle que l'on tira le principe de la répartition des condamnés en classes graduées, principe fécond pour la réforme pénitentiaire. Son influence a été telle qu'il n'y a aucune prison digne de ce nom qui n'ait créé des catégories disciplinaires.

Cependant malgré son caractère théorique, le mouvement de réaction de l'opinion publique anglaise contre la transportation eut des conséquences pratiques, qui se traduisirent par des modifications essentielles. On y ajouta un nouvel élément : la privation de la

(1) Du Cane. *Transportation and penal servitude* dans la *Revue pénitentiaire*, Paris, juin 1883.

liberté dans les prisons de la métropole, qui se développe de plus en plus et devient la partie principale de l'accomplissement de la peine, tandis que l'envoi du criminel dans une région éloignée après sa libération dans la métropole, ne joue plus qu'un rôle secondaire. Ayant cessé d'être une peine, la transportation, selon l'expression de Jebb, devient un moyen pour l'administration de placer les condamnés. Elle servit à débarrasser l'administration des prisons des criminels endurcis, ou bien de moyens de récompense pour les meilleurs détenus. Et ce fut ce dernier point de vue qui l'emporta à la fin. Punition et récompense sont donc bien le premier et le dernier terme de la transportation anglaise. Malgré cela, pour des considérations étrangères à la théorie pénitentiaire, l'Angleterre renonça à la transportation, sauf l'essai que fit en 1840 le cabinet de Saint-James. Nous avons vu que l'Angleterre cessa la transportation en Amérique et en Australie uniquement sur les réclamations réitérées des colonies. Cette réalité historique est bien de nature à réhabiliter la transportation et elle nous montre que les objections formulées contre elle n'ont jamais pu produire dans l'opinion publique un mouvement capable de la faire abolir à jamais (1).

Si la transportation en Amérique n'a plus pour nous que la valeur d'un souvenir historique, il n'en est point de même de la transportation australienne ; elle

(1) Michaux, *ouv. cit.*, pp. 97, 113, etc., va plus loin en disant que ce furent les intérêts particuliers qui s'opposèrent seuls à la transportation, mais jamais l'opinion publique.

a conservé, en effet, une haute signification politique et pénitentiaire non seulement pour l'Angleterre, mais aussi pour les autres États qui possèdent des colonies vastes et éloignées. Le succès prodigieux du peuplement de l'Australie, commençant par un petit envoi de condamnés et devenue aujourd'hui une contrée florissante, éveille la pensé suivante : ne vaut-il pas mieux poursuivre un but analogue que de perdre des sommes considérables pour la construction des prisons et l'entretien des prisonniers ? En effet, avec la prison on a toujours la perspective d'être obligé au moment de la liberation de mettre sur pied une armée de juges et de policiers pour les surveiller, ou le plus souvent pour les réintégrer dans les prisons.

Or, une question préalable se pose : quelle part revient à la transportation dans ces brillants résultats? Ce n'est qu'après avoir résolu cette question qu'on pourra déterminer exactement la valeur colonisatrice de la transportation australienne. Il faut avant tout se rendre compte des services qu'elle rendit au point de vue de la criminalité, autrement dit, il faut examiner sa valeur pénale.

Il faudra distinguer l'action morale de l'influence qu'elle exerça sur la situation matérielle de cette colonie. La situation morale des colonies australiennes où se pratiquait la transportation fut plus ou moins satisfaisante suivant les périodes, mais elle ne le fut jamais complètement, c'est-à-dire semblable à celle des contrées dépourvues de l'élément criminel. A l'heure actuelle où les premières années de l'histoire de la colonisation pénitentiaire de l'Australie sont déjà loin de nous, on est porté à voir les événements entourés d'une

auréole poétique patriarcale (1). Mais les faits historiques l'ont bientôt dissipée en montrant le péril de la démoralisation qui menaça la transportation australienne du commencement à la fin. Un des premiers actes du gouvernement australien fut de construire des prisons et d'instituer de nouvelles peines, car l'un de ses soucis les plus constants, fut la lutte contre les habitudes criminelles et la dépravation sous toutes ses formes.

Pendant qu'en Angleterre il y avait un criminel par 850 habitants, la Nouvelle-Galles du sud en comptait, en 1829, un par 157, et en 1886, un par 104. Absence de discipline, émeutes continuelles, bandes organisées de maraudeurs se cachant dans les forêts et attaquant les habitants, manque de provisions, famine, vie de débauche menée par les déportés, les soldats et même les officiers supérieurs ; les peines répétées, la potence dressée en permanence, la déposition du gouverneur, telles sont les couleurs sous lesquelles on peint la transportation australienne jusqu'à 1820. Lord Grey, ce chaud défenseur de la transportation, fut obligé, en 1846, de déclarer en plein Parlement, que l'entretien d'un foyer de vices et de crimes, tel que l'île Norfolk, était une honte pour le pavillon anglais. Le premier gouverneur de Sidney (Phillipp), de retour à Londres, rendit compte à l'administration centrale du mauvais état moral de la population des transportés et de la nécessité de le compléter par l'émigration libre. Le gouvernement anglais s'appliqua largement par la suite, à cette mesure, excellente au

(1) Voyez les ouvrages de MM. de Blosseville, Michaux, Breton, Bérenger.

premier chef et qui éleva considérablement le niveau moral de la colonie ; mais l'élément criminel ressortait continuellement. Dans la période du travail manuel, la criminalité des transportés devient plus sensible, tandis que dans l'Australie occidentale où ils ne résidaient pas encore, et malgré des conditions économiques incomparablement plus mauvaises, le niveau moral était bon. Mais la preuve la plus frappante de l'influence des criminels est fournie par la Tasmanie, où l'affluence des transportés fut plus nombreuse qu'ailleurs et où le niveau moral descendit aussi plus bas.

Deux circonstances peuvent aider à pallier quelque peu ces reproches graves adressés à la transportation : la première est que dans un milieu de condamnés, l'inclination aux crimes et en général à la dépravation est toujours et partout plus forte que dans les milieux de population libre (1) ; la seconde est que les transportés d'Australie se trouvaient dans les plus mauvaises conditions économiques et en effet plus celles-ci s'aggravaient, plus la criminalité croissait, et lorsqu'elles s'améliorèrent la criminalité baissa (2).

Mais ces conclusions ont une signification très relative ou bien sont fausses en partie. Il est hors de doute en effet que les condamnés déterminent une grande inclination vers les crimes ; mais la question est de savoir s'il est bon de les envoyer dans une contrée jeune où les traditions morales n'ont pas encore été établies et où par suite les penchants monstrueux rencontrent peu de

(1) Ce sont les arguments que font valoir MM. de Blosseville, Michaux et Desprez.

(2) On trouve cette explication dans différents auteurs, notamment chez MM. von Holtzendorff et Spasovitch.

résistance? Quant à la deuxième déduction, elle n'est pas exacte. Des données réunies par les commissions parlementaires de 1832 et 1836 il ressort sans aucun doute que même au moment du système pénal des travaux manuels, la situation économique des transportés d'Australie était incomparablement meilleure que la situation des travailleurs libres de la Grande-Bretagne. Et cependant la criminalité des premiers l'emportait de beaucoup sur celle des seconds. Même en Tasmanie, malgré la difficulté d'installer des travailleurs, les transportés ne se trouvaient pas dans une détresse telle qu'elle dût les pousser au crime.

L'Australie occidentale demanda des transportés et les reçut avec joie, leur donna du travail, et cependant ils eurent bientôt fait d'y multiplier les crimes, qui ne diminuèrent qu'après l'introduction d'une discipline plus sévère. D'ailleurs la question de la condition sociale des transportés est liée à l'existence même de la transportation. Beaucoup d'inconvénients dans l'histoire de la transportation peuvent s'expliquer par le manque de femmes et l'absence de moyens d'existence suffisants. Tout cela entre sans doute dans la situation des transportés : les éléments sociaux ou économiques, agissant d'une manière ou d'une autre sur leurs actes. Un gouvernement quelconque ne pourrait-il épargner à la transportation toutes ces privations et tous ces défauts? Si la chose est possible, elle cessera d'être une peine, si elle ne l'est pas, elle doit être examinée conjointement avec ceux. Quant aux effets nuisibles de la transportation sur la situation morale des colonies australiennes, ils furent très divers. La criminalité augmenta dans une proportion notable, et des membres de la société

libre furent même entraînés au crime. La transportation fit de l'ivrognerie un mal chronique. Il fut un temps où selon l'expression de Bigge toute la population de la Nouvelle-Galles du sud se composait de deux classes : « l'une qui vendait de l'eau-de-vie et l'autre qui la consommait ». Ce vice à son tour entretint la licence des mœurs qui atteignit des proportions énormes, et empêcha l'affluence de l'émigration libre dans les colonies pénitentiaires, principalement de l'élément féminin qui aurait pu ramener les relations sociales à leur type normal. En augmentant la criminalité, la transportation rendit nécessaire l'établissement de peines sévères et d'une discipline rude qui eut sur la société libre une très mauvaise influence. Ainsi donc l'influence de la transportation sur la situation morale des colonies était funeste à leur égard ; pour y remédier le gouvernement anglais usa de la sage politique qui consiste à réunir à l'élément criminel des éléments libres fournis par l'émigration volontaire afin qu'ils puissent absorber et transformer les anciens criminels. Cette politique confirmait l'idée de Bacon qu'il est absurde et impossible de penser créer une société avec des éléments aussi antisociaux que des criminels. Quant à l'influence matérielle de la transportation, nous avons répété déjà qu'elle avait été bienfaisante pour les colonies dans la majorité des cas. Le travail des condamnés était d'une extrême utilité pour une jeune colonie, pauvre en hommes et en capitaux, et la préparait à une civilisation antérieure ; tous ces avantages furent brillamment exposés par les colons de la Nouvelle-Galles pour combattre le mouvement qui s'était produit en Angleterre contre la transportation. L'Australie occidentale atteignit un

état prospère après qu'elle eut obtenu la transportation dans ses confins ; la Tasmanie même, plus avantageusement placée que l'Australie occidentale par la nature de son sol et ses richesses naturelles, vit baisser considérablement sa production, restreindre son commerce et subit une perte considérable dans sa richesse matérielle quand la transportation fut supprimée.

Cependant il ne faut pas perdre de vue que le gouvernement anglais avait employé toutes les mesures en son pouvoir pour rendre le travail des transportés utile aux colonies ; les subsides et les capitaux largement fournis pour les travaux publics avaient contribué puissamment aux succès des colonies. On ne transportait pas les criminels vieux ou infirmes, et c'est avec le travail des condamnés que le gouvernement des colonies satisfit des exigences publiques pressantes telles que : construction de routes, de dépôts d'approvisionnement de machines, érection de ponts, défrichements de forêts, défonçage du sol, desséchement de marais ; travaux qui demandaient de grands efforts, un labeur pénible et des capitaux considérables. Les condamnés non occupés aux travaux publics étaient mis à la disposition des colons qui par une surveillance sévère leur faisaient rendre un bon travail. En outre n'oublions pas que le travail des transportés revenait fort cher au gouvernement anglais ; car le transport coûtait de 18 à 25 £ et l'entretien annuel pour chaque transporté s'éleva parfois dans l'Australie occidentale à un chiffre très élevé ; pour la Nouvelle-Galles du sud le gouvernement dépensa jusqu'à cinq millions de £. La Tasmanie coûtait chaque année, vers 1840, 300,000 £ et ce n'est qu'après des économies forcées qu'on put abaisser ce chiffre à

240,000 £. En outre, dans l'histoire des colonies, il y eut parfois des limites hors desquelles le travail bon marché des transportés cessait d'être une nécessité même au point de vue matériel des colons. Dans les contrées préparées par le travail des condamnés à une culture ultérieure, l'affluence de l'émigration libre augmentait : les travailleurs disponibles devenaient plus nombreux même sans le secours de l'État et le travail libre devenait plus avantageux que le travail des transportés. Les colonies qui avaient encouragé la transportation tant qu'elle avait pu fournir seule les bras indispensables la délaissèrent dès que commença la concurrence de la main-d'œuvre libre afin d'éviter la contagion du vice des transportés. Les colonies américaines n'avaient pas procédé autrement ; elles avaient accueilli volontiers d'abord les transportés anglais, ensuite avec l'accroissement de la population elles s'étaient élevées contre eux au nom de la morale publique. Pareille chose arriva en Tasmanie et surtout dans la Nouvelle-Galles du sud où cette dernière attaqua résolument la transportation, lorsqu'elle fut certaine de pouvoir trouver à l'avenir la main-d'œuvre libre.

Quels sont maintenant les résultats obtenus par la transportation anglaise pour intimider, prévenir et amender les criminels ? Il suffit de rappeler pour la première question les faits rapportés ci-dessus et les jugements portés sur la période de 1830 à 1840. Les nouvelles répandues déjà au commencement du XIX[e] siècle sur la vie libre dont jouissaient les transportés dans la colonie avaient fait perdre son caractère de peine sévère à la transportation, qui se trouva n'être plus qu'un simple éloignement de la patrie. La criminalité s'accrut

en Angleterre dans de notables proportions et les contemporains (1) ne manquèrent pas de l'attribuer à la transportation. Les essais qu'on fit pour aggraver la peine notamment en construisant sur les lieux mêmes de la transportation des établissements pour la privation de la liberté, comme ceux de l'île de Van-Diémen, ne réussirent pas pour plusieurs raisons : d'abord par suite de l'éloignement de la métropole, la surveillance ne put pas être toujours suffisante, ni même la discipline. A cet égard l'île Norfolk et la presqu'île de Tasmanie où les transportés les plus dangereux et ceux qui avaient commis de nouveaux crimes étaient soumis au régime de la prison, étaient au-dessous de toute critique, car il était difficile d'occuper les prisonniers à des travaux mesurés à leur force. Un comité secret (*ring*) composé des plus dangereux vauriens, exerçait un pouvoir sur la prison, répandant la terreur sur les camarades et sur la direction elle-même. En second lieu ces prisons éloignées de la métropole paraissaient moins dures que celles de la métropole, qui étaient sous le contrôle de tous.

L'argument qu'on faisait valoir contre la transportation était de laisser trop d'occasions de se dérober à toutes les rigueurs de la peine, et que par suite la sévérité de la transportation se trouvait réduite à néant. On vit des soldats anglais commettre des crimes pour échanger leur profession honorable contre la situation presque privilégiée de transporté. La transportation des femmes était encore plus dé-

(1) Bigge. *Repport of the commissionner of inquiry into the state of the colony of New-South Wales.* Londres, 1822.

pourvue de caractère pénal ; et il n'en pouvait être autrement, car on se trouvait en présence de deux fins contraires. La première était le châtiment, infligé par la métropole, la seconde était la colonisation développée sur place. Pour atteindre ce deuxième but il était presque nécessaire de sacrifier le premier (1).

La transportation a-t-elle donné la sûreté à l'Angleterre, a-t-elle servi de mesure préventive contre les crimes ?

Pour répondre à la question, il faut distinguer soigneusement la métropole des colonies. La transportation temporaire d'après les commissions de 1832 et 1838 n'avait pas cette signification ; revenus au bout de peu de temps dans la métropole, les transportés y commettaient de nouveaux crimes ; mais ce qui est pire, c'est qu'ils entraînaient par l'exemple un grand nombre de gens, en leur peignant la situation dans les colonies sous de belles couleurs et en les alléchant par l'appât des petites fortunes qu'ils avaient faites. La transportation à vie préservait seule réellement la métropole. Quant à la colonie, la transportation y exerça une influence démoralisante et la Nouvelle-Galles du sud (capitale Sidney) justifia, jusqu'au gouvernement de Macquarie, l'épithète de

(1) Bérenger, *ouv. cit.*, I, 155 et suiv. *Elle (la transportation) ne montre pas le châtiment, elle le cache... Une colonie peuplée de malfaiteurs est en soi-même un mauvais établissement comme colonie ; un pénitencier situé aux antipodes doit très probablement être, par bien des raisons, un mauvais pénitencier ; mais chacune de ces choses devient incomparablement pire, si on la combine avec les autres, parce que, dans les points les plus importants on devra suivre deux systèmes de direction, et ces sytèmes seront non seulement différents, mais opposés entre eux.*

colonie de brigands qu'on lui décernait. Le régime sévère et les conditions économiques très favorables dans lesquelles les transportés furent placés sous ce gouvernement ne modifièrent pas sensiblement la situation ; il n'y eut que le mobile des crimes qui changea ; la faim et les privations furent remplacées par l'ivrognerie et l'avidité du gain. En 1825, lorsque la population de la Nouvelle-Galles du sud était inférieure à 37,000 habitants des deux sexes, le nombre des condamnés atteignait 7,000 hommes. On condamna, en 1828, pour félonie (1), 217 hommes (dont 106 à la peine de mort), en 1829, 266 (dont 73 à la peine de mort), en 1830, 278 (dont 134 à la peine de mort). Nous avons pris à dessein une période pendant laquelle la situation des transportés enrichis par Macquarie était encore prospère. Les rapports postérieurs sur la Tasmanie dépeignent la situation sous les couleurs les plus noires, et les crimes épouvantables commis par les transportés provoquèrent une répression que la plume se refuse à décrire. L'élévation de la criminalité au début de la transportation australienne souleva la question de l'organisation des peines à appliquer aux transportés. La potence et le fouet tinrent une place prépondérante, mais par des raisons d'humanité la peine de mort ne fut pas appliquée aussi souvent que cela eût été nécessaire, car le fouet laissait le condamné dans le même état qu'auparavant. Entre ces mesures il vint s'intercaler une série de châtiments qui comprenaient trois groupes : les équipes de chemi-

(1) La félonie comprend dans la jurisprudence anglaise à peu près tous les crimes capitaux.

naux (*road parties*), les brigades enchaînées (*chain-gangs*) et les colonies pénales (*penal-settlements*). La condamnation aux travaux de routes créait l'obligation de travailler principalement aux chemins (essayage des cailloux, nivellement et aplanissement, etc.), sous la surveillance de conducteurs pris ordinairement parmi les condamnés, sans recevoir jamais aucune rémunération, et de coucher la nuit dans des baraques. La surveillance cependant était fort insuffisante et parfois les cheminaux commèttaient des vols avec la complicité de leurs conducteurs. Les brigades enchaînées constituaient une peine plus dure : les travaux qui étaient plus pénibles, avaient lieu hors de la contrée, sous la surveillance d'un détachement militaire dont l'officier était investi de pouvoirs judiciaires. Ils logeaient dans des prisons mobiles (*stokades*) par centaines et plus, étaient astreints à dix heures au moins de travail chaque jour et portaient des chaînes de six à sept livres qu'ils ne quittaient jamais et qui les empêchaient de s'enfuir ; cependant bien que les chantiers fussent gardés par un grand nombre de sentinelles, les évasions étaient très fréquentes. Les forçats en chaîne évadés (*iron-gang-men*) réussissaient à se rejoindre, et formaient de dangereuses bandes de brigands. « Des rencontres sanglantes avaient lieu avec la police, et pour assurer la tranquillité on était obligé de détruire la bande jusqu'au dernier homme, car tant qu'il en restait un seul il formait noyau pour une nouvelle bande (1). »

Mais la forme la plus brillante du système de la

(1) Griffiths, *ouv. cit.*, II, p. 79.

transportation, ce furent les colonies pénales (*penal settlements*). « Dieu sait, disait Griffiths, que les cheminaux et les condamnés aux brigades enchaînés étaient mauvais, mais c'étaient des anges comparés à ceux des colonies pénales. » On n'y envoyait qu'après avoir épuisé toutes les autres mesures ; quand, selon l'expression du juge Berton, « le transporté avait « perdu son cœur d'homme qui avait fait place à celui d'une bête fauve ». Parmi les colonies pénales, citons Moreton-Bay et l'île Norfolk pour la Nouvelle-Galles du sud ; Port-Arthur dans la presqu'île de Tasman (île de Van-Diémen). Port-Arthur près de Hobart-Town avait été bien aménagé pour la garde des criminels ; ils y étaient logés dans des baraquements solides, et on les employait soit à tailler des pierres, soit à préparer du bois. On entretint là jusqu'à la fin du système des assignements pas moins de 200 à 400 hommes ; Moreton-Bay eut moins d'importance ; car le premier rôle appartint à l'île Norfolk. Cette dernière, en effet, lorsqu'on appliqua le système d'épreuves, devint avec Port-Arthur non seulement un lieu de peines pour des crimes nouveaux, mais encore un premier stade de la transportation pour les criminels les plus dangereux. Situé dans la région tropicale, riche, fertile, pittoresque avec des côtes peu accessibles, cette petite île d'une superficie de 40 kilomètres carrés environ, malgré son aspect attrayant, est une véritable prison ; c'est là qu'affluaient les criminels condamnés aux peines les plus pénibles ; les plus mauvais restaient constamment dans les fers. Les travaux étaient obligatoires, mais il était impossible de les surveiller ; souvent il y avait des désordres

et des révoltes se terminant par des coups de fusils. Le comité (*ring*) des plus mauvais sujets terrorisait les autres condamnés et même la direction, qui ne put jamais maintenir la discipline dans toute la rigueur désirable. Chaque homme, outre la nourriture ordinaire, pouvait librement acheter des provisions et faire lui-même sa cuisine. Ces occupations culinaires, accompagnées de disputes, de bavardages et de faits de gloutonnerie, faisaient passer rapidement les heures de travail et devinrent des habitudes si invétérées que l'administration dut les subir. C'était une véritable école de dépravation mutuelle. Les condamnés étaient installés sur trois points de l'île: à Kings-Town, centre le plus important, à Longridge et à Cascades, où ils logeaient dans des baraquements; le jour on les occupait à des travaux agricoles ou autres ; « mais ces travaux étaient faciles, la nourriture abondante et la discipline une vraie farce (1) ». Souvent aussi les condamnés tombaient avec leurs couteaux sur les surveillants. Après quoi ils se répandaient dans le pays, et de plus en plus sauvages portaient la contagion du crime en Tasmanie et dans la Nouvelle-Galles. Ce n'est qu'à l'arrivée de Mac Connaught que l'île Norfolk perdit cette physionomie, et encore ce dernier ne put-il obtenir que de bien petits résultats. Les femmes n'étaient pas envoyées aux « colonies pénales, et n'étaient pas soumises aux châtiments corporels » ; elles étaient enfermées au pénitencier de Paramatta, où elles n'étaient corrigées ni par la dureté des travaux, ni par la sévérité de

(1) Griffiths, *ouv. cit.*, II, p. 106.

la discipline. Elles préféraient cette vie en joyeuse compagnie au service chez les propriétaires particuliers. Les femmes de charge (*matrons*) se distinguaient par leurs mœurs dissolues (1).

D'après cette description des peines appliquées dans la transportation, on comprendra le développement du *bush-ranging* qui atteignit les proportions énormes dont nous avons parlé. Concentrant les mauvais éléments et laissant les autres sous une faible surveillance, ces peines facilitaient le développement de professions et d'associations illégales, surtout quand avec l'application du système des épreuves le nombre des prisonniers de Port-Arthur atteignit 1,200 et celui de Norfolk 2,000. Dans l'Australie occidentale on évita les grandes agglomérations, à l'exception de la prison de Freemantle où les condamnés étaient répartis en groupes de vingt, et cette mesure grâce à une surveillance beaucoup plus efficace et à l'introduction du système de marques, prévint le développement excessif des crimes dans la colonie. Mais cela ne pouvait prévenir les plaintes des autres colonies, car la criminalité augmentait même dans l'Australie de l'ouest.

Si l'influence préventive de la transportation fut nulle sur les crimes, si la transportation fut toujours pour les colonies un élément démoralisateur, d'autre

(1) Voici un curieux arrêté du gouverneur de Sidney en date du 9 septembre 1829 (*House of commons papers*, 1832, n° 163, p. 8) : « Considérant que les hommes dont les femmes sont en état de reclusion au pénitencier de Paramatta sont tenus de les reprendre à l'expiration de leur peine, tout mari qui ne reprendra pas sa femme sera condamné à une amende de 2 shillings et demi par jour de retard. »

part son influence correctionnelle dut être négative. Il y eut sans doute quelques exemples de transportés qui s'enrichirent et rentrèrent dans la société des honnêtes gens, un transporté même amassa une fortune de 45,000 £ de rente, beaucoup gagnèrent 20,000 £ de revenu, et c'était entre leurs mains qu'étaient les riches boutiques de Sidney : une foule de cafés, des fermes, des navires, des journaux et en général tout ce qui témoigne d'une prospérité matérielle appartenait à d'anciens libérés. En fait de luxe ils n'épargnaient rien, seulement ce luxe était généralement de mauvais goût ; il en était de même pour les œuvres artistiques et littéraires auxquelles ils préféraient l'almanach de Newgate ; ils aimaient mieux aller faire bombance que d'aller à l'Opéra ou de goûter à un autre plaisir intellectuel. Les émigrants libres insinuaient que cette fortune des transportés avait souvent des origines douteuses, car le recel et la vente des objets volés trouvaient un débouché assuré dans les boutiques de leurs anciens camarades ; ils signalaient en outre le parti qu'ils tiraient de l'ivrognerie dans les fermes pour commettre des délits et des crimes. L'instruction judiciaire révéla, en effet, plusieurs cas de ce genre. La population libre et l'élément pénal formaient deux camps hostiles, notamment dans la Nouvelle-Galles du sud. Quant aux libérés qui sous Macquarie avaient réussi à s'emparer des pouvoirs et des richesses, les émigrants les regardaient comme des gens indulgents pour le vice, s'y laissant entraîner parfois et toujours enclins à jouir de ses fruits. Entre ces deux classes il y eut une lutte civile cruelle, et après que l'émigration

eut réussi à défendre aux transportés l'accès de la fonction de juge, elle commença une campagne énergique contre leur droit d'être jurés, et la métropole les soutint toujours (1). L'organisation du transport maritime fut toujours une des grosses difficultés du système (2). La transportation australienne, en effet, avait hérité des traditions de la transportation américaine : des armateurs se chargeaient à forfait de toute l'entreprise. Le chiffre varia d'abord de quinze à vingt livres sterling par transporté, car l'entrepreneur n'étant pas intéressé au nombre de ceux qur devaient réellement aborder dans la colonie leur faisait subir d'odieux traitements, surtout ceux de la faim, de la soif et du logement. En juin 1791 arriva à Sidney la seconde flotte de criminels : au départ elle comptait 1,695 hommes et 68 femmes ; 194 hommes et quatre femmes moururent dans la traversée, et 116 parmi ceux qui abordèrent succombèrent peu après des suites de la traversée. Le gouvernement fut obligé de retirer les soins de l'alimentation aux entrepreneurs, et d'en charger les commissaires de la marine pour assurer une répartition convenable. L'entrepreneur fut obligé d'avoir un médecin sur chaque navire et ce dernier pouvait recevoir à Londres une certaine récompense sur une attestation du gouverneur de Sidney certifiant le bon état sanitaire des transportés à l'arrivée. Néanmoins la mortalité continua à

(1) Griffiths, *ouv. cit.*, II, pp. 81, 84 et suiv.

(2) Voyez la pittoresque description que Griffiths a donnée de ces traversées de forçats (II, pp. 194 et suiv.) et pour les détails de la discipline en cours de voyage : Browning, *the convicts ship and England's exiles*, Londres, 1851, pp. 173 et suiv.

sévir cruellement et amena Macquarie à faire, en 1814, une enquête. On introduisit plusieurs réformes, suivant les indications du docteur Redferk. Le gouvernement désigna désormais les médecins inspecteurs des convois et les choisit en général dans le corps de la marine royale. Les navires dépendirent donc de trois autorités : l'armateur qui avait la surveillance des transportés et un droit de propriété sur eux pendant le voyage ; le commissaire de la marine, inspecteur des approvisionnements, et le médecin de l'État chargé de la surveillance sanitaire à bord. Entre ces trois pouvoirs il y avait souvent conflit, mais le dernier mot restait en général au docteur ; car les entrepreneurs changeaient, tandis que le médecin accompagnait chaque navire l'un après l'autre, et le commissaire aux vivres était tenu de se conformer à ses décisions.

Les navires affrétés étaient en général mal aménagés à cet effet, et comme ils étaient tous à voiles ils restaient des mois entiers en route. Le premier navire affrété avec cabines spéciales pour les criminèls fut le vapeur *London* qui commença à faire le service de la Tamise à Gibraltar, en 1871 seulement. Sur les navires les condamnés n'étaient pas astreints au travail ; néanmoins ils ne pouvaient venir sur le pont que par groupes et ils étaient chargés de fers en cas d'insubordination. Il y eut sans doute de nombreux projets de rébellion contre le capitaine afin de s'emparer du navire, mais aucun ne réussit, et à ce point de vue le transport n'offrit pas de dangers ; il y avait bien encore un autre inconvénient, c'était la concentration en masse pendant la nuit des trans-

portés, condamnés à l'oisiveté ; de là les vices ordinaires des prisons. On s'y concertait pour de nouveaux crimes, on y étouffait souvent les germes de bien chez certains transportés, surtout chez les mineurs. Le transport appliqué dès le début de la peine jusqu'en 1843, faisait du novice un vaurien achevé ; le transport après une reclusion préalable en Angleterre, de même que dans le système d'épreuve, paralysait tous les résultats qui auraient pu être obtenus par la mise en cellule et un travail salubre en commun. D'ailleurs la reclusion préalable grevait considérablement le budget de la transportation ; à l'origine le prix de passage d'un condamné revenait à £ 17 ; 10 sh ; ce chiffre augmenta dans la suite et chaque transporté de l'Australie occidentale ne coûtait pas moins de £ 24 : 10 sh. Enfin le plus grave inconvénient pratique de la transportation fut d'être dans la dépendance de la population coloniale. La métropole ne put l'utiliser et s'en servir que tant que la bonne volonté des colonies le permit.

Les derniers transports chargés de criminels partirent de Gravesend pour l'Australie occidentale en 1868, car dès 1861 les travaux forcés avaient été abolis aux Bermudes et, en 1874, à Gibraltar. Alors tous les criminels furent réunis en Angleterre, et grâce à leur travail des constructions remarquables ont été exécutées. Ils ont créé le port magnifique et la forteresse imposante de Portland, ils ont fait des travaux importants à Portsmouth, à Dartmoor et les arsenaux de Woolwich et Chatham (1).

(1) Mary Carpenter, *Our convicts*, Londres, 1868.

Après un court séjour en prison cellulaire, tous les condamnés à la servitude pénale sont employés à des travaux faits en commun et en général au grand air; ils sont l'objet d'une surveillance régulière et effective; les condamnés reçoivent l'instruction scolaire et sont soumis à l'influence religieuse; et ils passent la nuit chacun dans une chambre séparée. Les meilleurs, au moyen du système des « marques » qui sont affectées seulement au travail et non à la conduite, peuvent abréger le temps de leur peine en recevant un certificat de libération et ensuite la grâce (1). On plaça à la tête de l'Administration pénitentiaire le capitaine Du Cane, doué d'une volonté de fer et d'un esprit circonspect, et qui avait exercé naguère dans l'Australie occidentale (2). Les travaux des condamnés sont très productifs et allègent beaucoup le budget des prisons ; d'année en année le revenu de ces travaux s'élève, et depuis quelque temps certains lieux de reclusion tels que Portsmouth, Portland ne coûtent plus rien à l'État et donnent même un revenu net qui pour un condamné atteint la somme de 150 francs. De plus la dépense brute pour l'entretien de toutes les prisons-bagnes anglaises, sous déduction du prix des travaux des condamnés, s'élève actuellement à la somme d'environ £ 360,000 par an, c'est-à-dire un peu supérieure à la somme qui était dépensée autrefois pour la seule Tasmanie. Voici quels sont les chiffres pour la période 1864-1877.

(1) Du Cane. *Punishment and Provention of crime;* Londres, 1885.
(2) *Annual Report of the Discharged prisoners aid Society.* Londres, 1858-1890.

Tableau 1.

ANNÉES	Total des transportés.	Dépense brute en £.	Coût d'entretien par tête sans déduction des travaux.	Valeur des travaux exécutés par les transportés.	Coût d'entretien, déduction faite du travail par tête.
1864	7.418	224.227	£ : 33 Sh : 6 P : 8	—	—
1865	7.184	235.773	32 : 16 : 4	—	—
1866	6.905	237.333	34 : 7 : 4	—	—
1867	7.255	244.067	33 : 12 : 10	—	—
1868	7.800	257.307	32 : 19 : 9	—	—
1869	8.578	276.224	32 : 4 : 3	—	—
1870	9.557	299.796	31 : 7 : 5	185.000	£ : 12 Sh : 3 P : 0
1871	10.045	313.632	31 : 16 : 6	198.000	11 : 7 : 10
1872	10.323	317.287	30 : 14 : 9	204.000	10 : 16 : 5
1873	10.245	342.158	33 : 8 : 0	220.490	11 : 14 : 6
1875	10 428	346.752	33 : 5 : 1	201.014	13 : 10 : 5
1876	10.512	350.567	33 : 8 : 2	211.720	13 : 4 : 2
1877	10.775	366.281	34 : 11 : 2	207.689	14 : 4 : 5

Dans l'Australie occidentale, malgré les économies réalisées, le prix d'entretien revient, sans compter les dépenses du transport, à £ 40 au moins par tête et par année, chiffre qui s'élevait auparavant à £ 57. Les craintes de ce qu'avec l'abolition de la transportation le nombre des crimes s'élevât beaucoup ne se sont donc pas réalisées (voir le tableau n° 2) comme le disaient les pessimistes (1) ; bien plus, il résulte des statistiques publiées par le département des prisons (2), qu'au point de vue de la récidive ceux qui présentent le moins de danger pour la société sont ceux qui sont libérés avant terme des travaux forcés. La statistique des prisons d'Irlande donne le même résultat, et en Irlande, depuis l'abolition de la transportation, l'entretien des criminels n'est pas plus cher et les crimes ne sont pas plus fréquents ; il y a eu au contraire diminution à ces deux points de vue.

(1) Michaux, *ouv. cit.*, p. 157.
(2) Voyez les *Reports of the directors of convict prisons* pour les années 1870-1876.

Tableau 2.

ANNÉES	Total des transportés en Australie.	Total des transportés aux îles Bermudes.	Nombre des condamnés à mort.	Nombre des condamnés exécutés.	Nombre des condamnés à la Transportation perpétuelle	Nombre des condamnés à la Servitude pénale à perpétuité.	Total des condamnés à la transportation et à la servitude pénale à perpétuité.	Nombre des condamnés à la prison.	Total des condamnés à une peine privative de la liberté ou à la peine de mort.	Proportion des colons pour un forçat.
1833	—	—	931	33	738	—	—	—	—	—
1834	4.920	—	480	34	864	—	3.060	10.721	14.261	1.018
1835	4.300	—	523	34	746	—	3.629	9.915	14.067	1.047
1836	4.273	—	494	17	740	—	3.611	10.125	14.230	1.042
1837	4.068	—	438	8	636	—	3.785	12.294	16.517	914
1838	3.805	—	116	6	266	—	3.696	12.927	16.739	913
1839	2.732	—	56	11	205	—	3.696	12.927	16.679	930
1840	2.573	—	77	9	238	—	3.105	15.110	18.892	833
1841	2.926	—	80	10	156	—	3.800	15.747	19.627	812
1842	4.166	—	57	9	191	—	4.481	17.871	22.409	720
1843	2.993	—	97	13	225	—	4.488	16.275	20.860	783
1844	3.279	—	57	16	180	—	3.651	14.969	18 677	885
1845	2.542	—	49	12	79	—	3.247	14.052	17.348	965
1846	1.708	—	56	6	101	—	3.157	14.902	18.115	935
1847	1.222	—	51	8	46	—	3.262	18.312	21.625	79[illegible]
1848	1.897	—	60	12	67	—	3.600	19.175	22.835	760
1849	1.609	—	66	15	60	—	3.202	17.761	21.029	835
1850	2.465	—	49	6	84	—	3.173	17.602	20.824	853
1851	2.440	—	70	10	124	—	3.338	18.418	21.826	823
1852	2.541	—	61	9	43	—	2.896	18.441	21.398	810
1853	600	—	55	8	38	10	2.709	18.130	20.894	881
1854	280	—	49	5	29	2	2.742	20.338	23.179	803
1855	485	—	50	7	48	—	2.590	17.397	20.037	939
1856	498	—	69	16	57	2	2.715	11.885	14.669	1.366
1857	532	300	54	13	19	16	2.841	12.507	15.402	1.315
1858	550	640	53	11	—	17	2.419	10.834	13.306	1.463
1859	224	80	52	9	—	17	2.383	10.060	12.495	1.575
1860	296	—	48	12	—	21	2.436	9.656	12.140	1.639
1861	306	—	50	15	—	16	2.678	11.233	13 961	1.441
1862	782	—	29	15	—	25	3.369	11.944	15.342	1.330
1863	727	—	29	22	—	20	3.071	12.251	15.351	1.342
1864	261	—	32	19	—	12	2.445	11.948	14.425	1.449
1865	845	—	20	7	—	4	2.081	12.358	14 459	1.459
1866	410	—	26	12	—	2	2.016	11.582	13.624	1.563
1867	151	—	27	10	—	3	1.846	11.801	13.674	1.572
1868	—	—	21	12	—	18	1.939	12.546	14.506	1.496
1869	—	—	18	10	—	8	2.006	12.002	14 026	1.561
1870	—	—	15	6	—	6	1.788	10.908	12.711	1.739
1871	—	—	13	4	—	4	1.627	10.083	11.723	1.937
1872	—	—	30	15	—	14	1.514	9.318	10.852	2.111
1873	—	—	18	11	—	8	1.493	9.141	10.652	2.169
1874	—	—	26	16	—	16	1.690	9.793	11.509	2.112
1875	—	—	33	18	—	16	1.639	9.282	10.954	2.146
1876	—	—	32	22	—	13	1.753	10.020	11.805	2.008

Ce nouveau système cependant est en rapport étroit avec la transportation australienne, il en a pris beaucoup de mesures importantes, telles que la libération conditionnelle et le principe de la gradation. Le système anglo-irlandais de la privation de la liberté diffère de la période d'épreuves de la transportation en ceci seulement que cette phase de la peine n'exige plus la déportation, elle ne fait qu'allonger la durée des travaux forcés. C'est une transition entre le régime privatif de liberté et le régime de liberté. Il fut appliqué en premier lieu à l'île Norfolk. Le mode de travail agricole a déjà donné de grands résultats pour les mineurs et son développement est loin d'être achevé. Ces résultats montrent bien quels grands profits la Grande-Bretagne a tirés de la transportation. A l'époque de l'absence complète de lieux de reclusion dans la métropole, lorsqu'on ne savait pas à quel mode s'arrêter, ce système permit à l'État sans se hâter et d'une manière réfléchie de faire sur une petite échelle des essais préalables indispensables. La transportation est mauvaise, mais la prison défectueuse est encore pire ; or, les expériences faites en Australie ont débarrassé la société des mauvaises prisons. Dans les premiers temps, lorsque la situation des lieux de reclusion en Angleterre était tout à fait insuffisante, il y avait désaccord complet entre les représentants des diverses théories pénitentiaires, car l'Angleterre n'avait pas encore fait d'expérience concluante. Et lorsqu'on était obligé d'envoyer les condamnés presque exclusivement aux pontons qu'on appelait : « l'enfer flottant, » la transportation avait absorbé tout le système pénal des châtiments. Après avoir expédié les criminels

[illegible] le gouvernement pouvait [illegible] concentrer son attention sur le petit nombre de ceux qui étaient soumis à la détention. La pratique anglaise passa avec un grand tact, du régime de la transportation au régime de la prison. Le refus des colonies ne la prit pas à l'improviste; parce que depuis les travaux de Howard elle avait peu à peu organisé les prisons dans la métropole sur des bases nouvelles (1). Vers 1850 elle s'adressait à la transportation non plus comme peine, mais comme mesure de répartition et [illegible] des condamnés. Dans ce dernier sens la transportation a été appliquée jusqu'à nos jours, mais sous une autre forme et un autre nom : l'engagement volontaire, l'émigration. Dans l'émigration anglaise, en effet, on distingue très nettement l'élément pénal de l'élément libre. M. Foïnitski eut l'occasion d'observer avec quel soin dans les prisons irlandaises on fournit aux condamnés des renseignements sur l'Amérique, sur le Canada, sur l'Australie et les autres contrées éloignées; et notamment avec quel zèle on leur persuade l'utilité de l'émigration. A Londres, l'éminent criminaliste russe eut fréquemment l'occasion de voir des navires d'émigrants se charger d'enfants criminels et vagabonds, dont plusieurs de sept à huit ans. Mais le retour en Angleterre n'était pas interdit à ces derniers, parce qu'ils sont considérés comme faisant partie de l'émigration libre. Sur la masse des émigrants anglais dont le chiffre

(1) Beltrani-Scalia, *Il sistema*...; Griffiths, *Memorials of Milbank*; Moreau-Christophe, *De la réforme des prisons en Angleterre*; Miss Mary Carpenter, *Our convicts*...*The Crofton prison system*, 1872, etc.

annuel dépasse 200,000 hommes, plus de 150,000 se dirigent vers les États-Unis, plus de 20,000 vers l'Australie et environ 15,000 au Canada. Il faut compter parmi eux un chiffre notable de libérés.

Mais quelle grande différence entre les transportés et ces émigrants, et quel immense service rendent les prisons anglaises en poussant à l'émigration ! Le transporté partait jadis aux colonies comme criminel, l'émigrant y va maintenant de lui-même. Aux yeux du transporté le lieu de destination se présentait sous l'aspect d'une nouvelle prison ; pour l'émigrant elle est un nouveau champ d'activité qui s'ouvre à lui pour la profession qu'il a choisie et qu'il a étudiée au préalable d'après la mesure de ses forces. N'attendant pas les secours de l'État, il prend son point d'appui dans ses connaissances et dans son énergie. La transportation pervertissait la colonie, lui imposait une sorte de servitude et favorisait dans une large mesure le retour à la barbarie. L'émigration, au contraire, développe en elle l'esprit d'entreprise et lui donne une force nouvelle pour l'exercice des libres institutions (1).

(1) Alexandre Ribot. *Le système pénitentiaire en Angleterre.* Revue des Deux-Mondes, février 1873.

LA TRANSPORTATION RUSSE

PÉRIODE MOSCOVITE (1)

L'histoire de la transportation russe offre, à beaucoup d'égards, un vif intérêt. La Russie, en effet, ne la considérant pas seulement comme une peine s'en est servie comme moyen de résoudre des problèmes de politique intérieure ou extérieure, par exemple pour occuper des contrées étrangères, peupler et pacifier des provinces nouvellement réunies à l'Empire et enfin comme mesure courante d'administration. Elle l'a pratiquée sans interruption depuis trois siècles, mais souvent en opposition avec les principes généraux du droit pénal, qu'elle semble parfois ignorer. La transportation s'est affranchie des influences étrangères si puissantes sur la société russe depuis Pierre le Grand; elle est une des rares créations du droit pénal russe, née entièrement des besoins et des conditions de la vie russe.

Ce n'est pas dans les monuments généraux de la

(1) Foïnitski, *La direction de la transportation* (*Recueil des sciences impériales*, t. V). Anoutchïn, *Recherches sur le nombre des transportés en Sibérie* (1873). Maximovitch, *Etude sur les peines capitales.* Chalféïev, *Etude sur le recueil des statuts criminels* (1868). Sergiévski *La transportation dans la Russie d'autrefois* (1887). Du même, *Les peines au XVIIe siècle* (1888).

législation pénale qu'il faut en chercher les origines. Les *Justiciers* (1) ne la connaissent pas, car leur système pénal comporte d'autres châtiments. On mentionne pour la première fois dans l'oukaze complémentaire du second Justicier de 1582, la transportation chez les Cosaques de l'Oukraine, dans les villes de Sievsk, Koursk, etc. Elle y est appliquée comme peine dans les cas suivants : 1° mensonge dans une requête ou dans une déposition au tribunal ; 2° recel et vol d'*enfants-boïars* (2) avec faux témoignage ; elle n'est pas considérée d'ailleurs comme peine, mais comme la conséquence de l'exposition en place publique (3). On n'en trouve pas mention dans le livre des statuts criminels de 1631 (4), et, chose singulière, le code des lois du tsar Alexis (5) prononce d'autres peines

(1) Les Justiciers ou *Soudiébniki* sont des recueils d'oukazes et de vieilles décisions judiciaires. Le plus connu de ces coutumiers est celui que le tsar Ivan III fit dresser en 1497 par Aristote Fioraventi, qui s'efforça d'effacer dans son code les privilèges, les particularités légales et judiciaires des diverses provinces de la Russie.

(2) Sorte de petite noblesse qui venait immédiatement au-dessous des boïars avant les différentes classes de bourgeois, de marchands.

(3) La peine subie en place publique (*torgovaïa kaznie*) consistait dans l'exposition sur le champ de foire ou la place du marché, afin que tout le monde pût reprocher au condamné ses fautes. *Recueil des documents historiques*, I, n° 54, p. xx.

(4) *Oustavnaïa kniga razboïnago prikaza* (Ordonnance pour les procès en matière de vol), *Recueil des documents historiques*, III, n° 167. Chalféïev, *ouv. cit.*, pp. 30-33, croit voir dans l'article 38 des statuts criminels punissant le deuxième vol une allusion à la transportation obligatoire après l'exposition en place publique; mais son interprétation rendrait inintelligibles les passages sur les troisième et quatrième vol.

(5) Le *Sobornoé Oulogénié*, est un recueil de lois, publié en 1648 par le tsar Alexis Mikhaïlovitch (1645-1676), après les grands troubles de la fin du xvi° siècle qui se terminèrent par l'élection des Roma-

pour des faits que l'oukaze de 1582 (1) punissait de la transportation. D'ailleurs le Code d'Alexis la mentionne onze fois, non pas comme peine, mais comme accessoire d'une peine (2). Elle était appliquée après la mise au pilori et on l'aggravait, pour les voleurs et les brigands, par la mutilation d'un membre et la reclusion temporaire, avec obligation de travailler enchaîné pour le souverain. D'après l'*Oulogénié*, elle devait être subie : soit « là où le souverain l'ordonnera », soit dans les villes de l'Oukraine, soit en Sibérie sur les rives de la Léna. On n'assignait au condamné cette dernière résidence que dans un seul cas, quand un serf des bourgs, soi-disant paysan, avait réussi à se faire engager chez un propriétaire. Il était alors condamné à la transportation à perpétuité.

Et pourtant l'envoi en Sibérie était de fait très répandu déjà avant l'*Oulogénié*. Les lieux choisis étaient très différents; au milieu du XVIe siècle, par exemple, le prince Vorotynski fut déporté avec sa famille sur les bords du lac Blanc (3). C'est là aussi

nov ; cet *Oulogénié* est demeuré à la base de la législation russe et se trouve au commencement de la collection des lois recueillies par Spéranski sur l'ordre du tsar Nicolas et connues sous le nom de *Sobranié Zakonov*. (Collection complète des lois de l'empire de Russie.)

(1) *Sobornoé Oulogénié*, chap. X, articles 186-188, 252 ; chap. XVI, art. 26 ; chap. XVII, art. 36.

(2) *Sobornoé Oulogénié*, chap. X, art. 128, 198 ; chap. XIX, art. 13 ; chap. XXI, art. 9-10, 12-14, 16 ; chap. XXV, art. 3, 16. La disposition suivante de l'*Oulogénié* tend à prouver que la transportation n'était pas considérée comme une peine : « Il sera remis au voleur condamné à la transportation un certificat constatant qu'il a accompli son terme d'emprisonnement pour vol et qu'il est libéré définitivement. »

(3) Le lac Blanc (*Bieloozero*) est situé dans le gouvernement de Novgorod.

qu'on trouve, au commencement du XVII[e] siècle, les femmes des frères Romanov transportés par sentence des boïars, l'un à Pelym, l'autre à Iaransk (1). Sous Godounov le prince Tcherkatski fut envoyé à Malmyj. Mais on transportait le plus souvent à Astrakhan d'abord, et en Sibérie plus tard. C'est dans cette contrée qu'on rencontre de bonne heure les Ouglitches (2). En 1614 on envoya à Verkhotourié (3), par Perm, des traîtres lithuaniens disgraciés; en 1639, on expédia en Sibérie de Moscou et de Nijni, 18 geôliers, voleurs et brigands avec femmes et enfants que le voïévode de Verkhotourié était chargé de recevoir et envoyer plus loin à Tobolsk. Déjà, en 1625, Verkhotourié était suffisamment peuplé ; mais un autre besoin s'était fait sentir, celui des terres, et pour les partager on avait été obligé de dresser des plans qu'on devait envoyer à Moscou après y avoir inscrit les bornages. Aussi à partir de 1632 les meilleurs laboureurs, mal partagés, durent-ils être transportés à Tomsk. Il y avait lors de la

(1) Pelym est un village du gouvernement de Tobolsk (Sibérie occidentale) célèbre par les personnages historiques : duc de Biron, maréchal Minich, qui y furent exilés. Iaransk, chef-lieu de district du gouvernement de Viatka (Russie orientale). Malmyj ou Malmijch, chef-lieu de district du même gouvernement.

(2) Les Ouglitches étaient des émigrés de la ville d'Ouglitch (gouvernement d'Iaroslavl, Russie centrale), une des plus anciennes localités de la Russie (x[e] siècle), très commerçante, sur le Volga, et qui eut pendant un certain temps des princes indépendants. Mais à la suite des invasions successives des Tatars, des Lithuaniens, d'incendies et d'inondations terribles, beaucoup d'habitants émigrèrent en Sibérie, et il existe encore à Tobolsk une cloche ouglitche très ancienne.

(3) Verkhotourié, chef-lieu de district du gouvernement de Perm (Russie orientale).

promulgation du code des lois du tsar Alexis dans la prison de Kouznetsk (1) tant de transportés célibataires, de voleurs, de brigands condamnés au labourage, que le gouvernement s'occupa de la question des femmes; il avait reconnu, en effet, l'impossibilité pour la transportation de réussir sans créer des foyers domestiques.

Dès le premier quart du xviie siècle la transportation s'établit solidement; elle est appliquée à une certaine catégorie de gens, coupables ou non, pour lesquels on avait établi des gîtes d'étapes; on avait fixé leur ration de route et on avait pourvu à leur installation à l'arrivée.

La transportation s'implante chez les Russes sous des formes différentes, en effet: comme mesure de disgrâce ou de faveur, de sécurité ou comme mesure administrative. Si la transportation pour cause de disgrâce semble assez fréquente, la transportation pour cause de faveur paraît s'être appliquée tout d'abord aux prisonniers de guerre.

Le droit barbare mettait la vie et la liberté de ces malheureux entre les mains du vainqueur qui ne faisait pas quartier; les exploits légendaires de la princesse Olga, massacrant sans pitié combattants et vaincus se rendant à merci, obtenaient une approbation unanime à ces âges cruels. Les prisonniers et les viazný (2) étaient à l'origine assimilés à des serfs

(1) Kouznetsk, ville du gouvernement de Tomsk (Sibérie occidentale). On remarque dans le cercle de Kouznetsk que l'élément indigène a presque complètement disparu devant la population russe qui s'élève à 100,000 hab. contre 20,000 Tatars et Téléoutes.

(2) Les *viazny* étaient des esclaves faits prisonniers dans la lutte et qu'on enchaînait immédiatement pour aller en Sibérie.

en captivité, et ce n'est qu'en 1645 qu'on interdit en Sibérie de considérer comme tels les musulmans d'Asie réduits au servage (1). Mais dès le XVI[e] siècle il est de règle que les viazny, durant leur captivité, appartiennent non pas aux particuliers, mais à l'État. Les souverains moscovites comprirent de bonne heure quels avantages considérables on pouvait tirer des captifs tcherkesses, petits-russiens, lithuaniens, allemands en leur faisant grâce de la vie, et ils en transportèrent sur les frontières orientales, notamment à Astrakhan et en Sibérie. Là on les employait à différents services, et s'ils se convertissaient à l'orthodoxie ils obtenaient une amélioration de leur sort et divers privilèges. Au XVII[e] siècle, à Astrakhan, il y avait beaucoup de transportés étrangers, même des Indiens (2), et déjà au XVI[e] siècle on disséminait sur les confins des détachements de lithuaniens ou d'autres prisonniers de guerre (3). On rencontre en Sibérie au XVII[e] siècle beaucoup de prisonniers polonais, allemands et d'autres pays (4). Ils étaient si nombreux en 1626 que beaucoup d'entre eux s'évadèrent de Kouznetsk, qui leur avait été assigné comme résidence obligatoire (5).

La transportation appliquée comme faveur d'abord

(1) *Recueil des documents historiques*, I, 257. Supplément, art. V 17, XIII, 264. *Sup. des documents historiques*, III, 62.

(2) Sup. *Recueil des documents historiques*, VII, 55.

(3) *Recueil des documents historiques*, II, 1, 3, 4, etc. *Recueil des documents de la section archéologique*, III, 219. *Archives moscovites du Ministère de la Justice*. Rouleaux du XVI-XVII[e] de la section sibérienne, n° 6645. Affaires n° 2 (Année 1620).

(4) Sup. *Recueil des documents historiques*, IV, 20.

(5) *Archives de la section sibérienne*. Rouleaux n° 6054.

aux captifs, fut étendue peu à peu aux criminels condamnés à mort, sous condition expresse qu'ils seraient exécutés en cas d'évasion ou de récidive. Comme mesure de sûreté la transportation fut appliquée sur une vaste échelle aux habitants des provinces pacifiées ou nouvellement conquises, comme les Novgorodiens, les Pskoviens, les Polotchans. En 1863, il est prescrit de transporter ces derniers de Polotsk à Pskov Novgorod, Louki la Grande et Moscou, à cause de leur ligue et intrigues avec les Lithuaniens ; non pas toutefois en masse, mais seulement « ceux qui en vaudraient la peine » (1). Les plus dangereux pendant la période moscovite furent ceux qui passèrent volontairement la frontière et qu'on retrouve en très grand nombre au XVIIe siècle en Sibérie. La charte octroyée en 1675 à Sousdaltsev voïévode de Tourinsk (2) témoigne que la transportation individuelle par motif de sûreté et pour cause de trahison et de vols était fréquemment appliquée par les oukazes, bien qu'on pratiquât encore l'ancienne reclusion dans les monastères. Enfin la transportation servit comme mesure administrative, et on y avait recours lorsque dans une localité déterminée on manquait d'hommes, de conducteurs, de laboureurs, de charpentiers, de marchands et d'anciens soldats. Les princes moscovites prirent souvent des mesures semblables à celles que Pierre Ier employa pour le peuplement et la construction de sa capitale.

(1) *Recueil des documents historiques*, I, 169.

(2) Tourinsk, chef-lieu de district du gouvernement de Tobolsk (Sibérie occidentale). Cf. I, *Collection complète des Lois*, n° 562.

Peu à peu ainsi la transportation fut appliquée aux criminels comme faveur personnelle. Bientôt après la promulgation du *Sobornoé oulogénié* apparaissent en effet deux groupes de lois nouvelles qui remplacent dans certains cas la peine de mort par la transportation (1), dans d'autres la prononcent pour des crimes de moindre gravité, mais la modifient suivant qu'elle est une peine propre ou qu'elle remplace la peine de mort (2).

Le transport des condamnés dans cette période s'effectuait par petits convois, escortés de Moscovites désignés à cet effet, et munis de lettres de recommandation pour les voïévodes chez lesquels ils devaient passer. A l'origine les condamnés devaient se nourrir et s'habiller à leurs frais ainsi que pourvoir à leur charroi; mais sur leurs plaintes répétées, le gouvernement leur accorda des frais de route. En 1696 on construisit à Verkhotourié un enclos spécial avec des palissades permanentes où on les gardait jusqu'à nouvel ordre ; de là ils étaient dirigés sur différents points de la Sibérie.

Les Bureaux sibériens qui furent chargés de la transportation à partir de 1595 avaient la responsabilité des condamnés même après leur arrivée ; mais ils déléguaient cette administration aux autorités locales

(1) I, *Collection complète des Lois*, nos 104, 343, 442.

(2) Cette distinction avait une grande influence sur le sort des transportés en Sibérie, les condamnés à mort commués étaient, en effet, exécutés s'ils cherchaient à s'enfuir, ce qui n'avait pas lieu pour les autres transportés : I, *Collection complète des Lois*, n° 1430. Il faut ajouter cependant qu'on évitait le plus possible les exécutions en reléguant à perpétuité ces récidivistes dans des contrées beaucoup plus éloignées : I, *Collection complète des Lois*, n° 562.

(voïévodes et adjoints) ou à des agents spéciaux dans les centres agricoles.

A l'origine la transportation en Sibérie eut une triple destination ; la prison, la ville et le service. Les condamnés de marque n'étaient mis en prison que sur un ordre de Moscou, tandis que le voïévode pouvait y enfermer les transportés ordinaires, par mesure de sûreté ou de punition. L'autorité locale les répartissait de la façon suivante : les plus coupables dans des villes éloignées ou dans des prisons, et les moins coupables dans les villes les plus proches. La transportation en service consista d'abord en l'accomplissement de travaux utiles à l'État, y compris le labourage nécessaire à la subsistance de la partie de population locale qui était à la charge de l'État ; mais en général les occupations variaient suivant les individus. Plus tard seulement on sépara la transportation pour le service, du labourage et des autres travaux manuels, car on transportait en Sibérie pour le service civil, ecclésiastique ou militaire. Et au XVII[e] siècle déjà on distingue nettement la transportation à la frontière, pour y tenir garnison en cultivant la terre, qui s'est pratiquée en Russie jusqu'en 1826.

Les transportés à la culture recevaient de l'État une indemnité et des terres dont ils ne gardaient pas les récoltes, car ce n'est qu'avec le temps qu'ils en obtinrent une partie en propre, quand on leur supprima aussi l'indemnité. Aussi lorsque l'agriculture eut suffisamment de bras et que d'autres travaux se présentèrent, comme l'exploitation des richesses minières de la Daourie (1),

(1) La Daourie, partie orientale de la Transbaïkalie (Sibérie orien-

s'empressa-t-on d'y diriger les transportés destinés à la culture.

Les gens oisifs éveillaient toujours la méfiance, et les voïévodes chargés de les surveiller, ne les quittaient pas pour savoir s'ils ne machinaient pas quelque méfait contre leurs camarades de service ; ils leur donnaient des terres à cultiver, les punissaient pour désobéissance, enfin les obligeaient « à mener une vie bonne et agréable à Dieu, afin de parvenir à une situation prospère (1). »

Les transportés en cas d'évasion et de récidive étaient punis d'après l'*Oulogénié* et les ordonnances complémentaires dont nous avons parlé ; d'après ces dernières, les délinquants étaient envoyés dans des localités plus éloignées, avec ordre « d'y être employés à la culture ou au travail, selon les aptitudes particulières de chacun ».

Les autres problèmes que la transportation devait résoudre pour le gouvernement étaient : de surveiller les indigènes tout en travaillant à développer la puissance russe dans les provinces conquises, de tirer profit pour l'État des travaux des transportés : agriculture, construction et plus tard industrie, enfin d'étendre les limites de l'empire russe. La transportation moscovite se caractérise, en effet, par ce principe constant : employer chaque condamné suivant ses forces et suivant ses capacités, tandis que dans la période péterbourgeoise, le gouvernement s'efforcera de sou-

tale), a pour capitale Nertchinsk au centre des mines, d'argent, de plomb, de cuivre et de fer.

(1) *Collection complète des Lois*, nos 1594, 1670 (art. 16), 1822 et beaucoup d'autres.

mettre cette peine à son contrôle permanent et de l'établir d'après un plan uniforme.

Cette transportation moscovite était le résultat naturel des besoins et des conditions de la bourgeoisie russe d'alors, car en contribuant à la sûreté de la métropole, elle étendait les limites de l'État, fortifiait la domination russe dans les confins et enrichissait le Trésor. Il est vrai qu'on se heurtait à des difficultés, provenant des distances énormes en Sibérie et de l'absence de barrières naturelles entre la Sibérie et l'État de Moscou. Les évasions, l'oisiveté et les crimes des transportés attiraient constamment l'attention du gouvernement, qui était obligé alors d'avoir une politique forte, parfois même cruelle. Il recommandait sans cesse aux voïévodes « de préserver les bons de toute offense et de réprimer les méchants avec grande rigueur, afin d'inspirer la crainte aux autres... de ne donner aucune liberté à ces voleurs, afin d'assurer la tranquillité des autres ». Mais une réglementation trop minutieuse aurait pu nuire au succès de la transportation, aussi le gouvernement s'en garda-t-il bien, ne donnant à ses voïévodes que des instructions générales et leur laissant la latitude d'apprécier chaque cas, sauf pour les disgraciés de marque, qui étaient soumis à une discipline et à une réglementation bien arrêtées. Il est faux de dire que la transportation moscovite fut une période de colonisation et que plus tard, avec Pierre le Grand, elle perdit ce caractère pour n'envisager que des intérêts fiscaux. Car dans la période moscovite les travaux agricoles des transportés profitaient à l'État, et la preuve en est dans ce fait que dès que les revenus diminuaient, on occupait les trans-

portés à d'autres travaux, ceux des mines notamment.

Ce qu'il est vrai de dire, c'est que dans la période moscovite les essais de colonisation d'État ne furent jamais entrepris sur une aussi grande échelle que dans la période péterbourgeoise. On se contenta de poursuivre avec prudence des buts multiples, sans vouloir généraliser, car la période moscovite fut une période d'essais sérieux et souvent heureux. Il est vrai aussi d'ajouter que beaucoup de circonstances contribuèrent au succès : en premier lieu, l'extension de la colonisation libre en Sibérie. Le courant d'émigrants fut même si fort en 1677, qu'on dut installer des barrières à Perm, Tcherdyn, Solikamsk et autres lieux, pour arrêter l'émigration libre de Russie en Sibérie (1). Les routes frayées à l'État par de hardis pionniers, étaient suivies bientôt après par des marchands et des émigrants. D'anciens militaires vinrent grossir ce premier noyau de population dans lequel l'élément pénal s'infiltrait d'autant plus facilement que les transportés n'étaient pas privés de leurs droits. En second lieu le gouvernement moscovite avait une politique uniforme vis-à-vis de tous les transportés, qu'ils fussent criminels ou politiques. En troisième lieu la Sibérie à cette époque manquant d'hommes et de bras, permettait au transporté de choisir le genre de travail qui convenait le mieux à ses penchants et à ses aptitudes.

(1) *Collection complète des Lois*, n° 1030. Tcherdyn, ville du gouvernement de Perm (Russie orientale), fut le théâtre de nombreuses guerres entre les Russes et les peuplades sibériennes. Solikamsk, autre ville du gouvernement de Perm fut jusqu'à la moitié de ce siècle un poste de douane sur la grande route de Sibérie, ouverte en 1598.

PÉRIODE PÉTERBOURGEOISE JUSQU'AU COMTE SPÉRANSKI

Sous Pierre Ier et ses successeurs il y eut deux courants d'opinion sur la transportation. Le premier venant d'Europe est contraire à la transportation, aussi pas un document du droit pénal de l'époque ne la considère-t-il comme une peine : les ordonnances militaires et le recueil des Instructions n'en disent même rien. C'est à cette influence étrangère qu'on doit attribuer les tentatives faites pour supprimer complètement la transportation, en 1703 sous Pierre Ier, en 1773 sous Catherine II, enfin sous Nicolas Ier en 1840 et sous Alexandre II en 1879. Mais, à côté de ce courant hostile, on constate dans la pratique gouvernementale un autre mouvement qui a son point de départ dans la période moscovite. L'insuffisance des lieux de reclusion, et la nécessité de peupler des contrées éloignées l'emportèrent sur les influences étrangères, en sorte que non seulement la transportation ne fut pas supprimée, mais encore reçut de grands développements. C'est en 1719 que commence la transportation dans le Caucase de quelques schismatiques (*Raskolniki*), le clergé ayant craint qu'ils ne parvinssent à gâter la population orthodoxe de la Sibérie. En 1731, pour des considérations politiques, on essaya d'étendre la transportation à Okhotsk (1), mais on ne réussit pas par suite

(1) Okhotsk, ville de la province du Littoral (Sibérie orientale), sur la mer du même nom, fut un des hivernages établis par les Cosaques en 1645-49.

des grandes difficultés de ravitaillement. En 1676, sur les instances du ministère des affaires étrangères, on s'efforça de peupler, au moyen des transportés, les bassins de l'Ouda, de la Glouboka et de l'Irtych (1) (1789) sur lesquels la Chine prétendait avoir droit. Dans cette intention le gouvernement dirigea sur cette région de la Sibérie plus de 10,000 condamnés ou serfs, cédés à l'État par leurs propriétaires, à condition qu'ils seraient déduits du contingent des recrues à fournir. Bien qu'on eût accordé des privilèges à ces transportés, la tentative échoua complètement, par suite de l'imprévoyance de l'administration ; en effet ils manquèrent de tout, tombèrent malades, moururent en grand nombre, prirent la fuite, commirent des crimes et troublèrent la sécurité. L'inspection de Selifontov (2) et les rapports de Laba relatifs à ces désordres attirèrent l'attention du gouvernement sur le système de la transportation en usage et sur les exactions des autorités locales. On décida d'arrêter la colonisation de la Transbaïbakie, qu'on avait projetée de faire par ce moyen, et en même temps tout le système fut réorganisé par les réformes du comte Spéranski.

Les principales causes du désarroi de la transportation dans le premier quart du siècle étaient les suivantes : le gouvernement ayant besoin de bras pour de grands travaux à exécuter en Russie même, n'était pas disposé à en envoyer en Sibérie pour la colonisa-

(1) Rivières de la Sibérie occidentale dans le bassin supérieur de l'Obi.

(2) Selifontov fut gouverneur de la Sibérie.

tion. Les tâtonnements et les hésitations succédèrent alors dans la politique à suivre en Sibérie.

D'un autre côté, occupé à l'intérieur de questions d'État fondamentales, le gouvernement central prêta aux contrées éloignées de moins en moins d'attention, et la transportation, faute de direction, dépérit.

La nécessité de trouver une main-d'œuvre peu coûteuse fit introduire en Russie les travaux forcés (*Katorga*) (1) ; le premier bagne créé à Azov en 1696 fut de courte durée, n'ayant été établi que provisoirement ; car lorsqu' Azov fut repris par les Turcs, le gouvernement russe jeta les yeux sur le littoral de la Baltique et construisit un bagne à Rogervik (2) où il envoya jusqu'à 600 transportés par an. Mais en 1767, lorsque le port fut terminé, ce bagne n'eut plus de raison d'être et commença à décliner. Les condamnés aux travaux forcés furent employés en très grand nombre à la construction de Saint-Péterbourg. On en employait aussi beaucoup à Orembourg pour bâtir la for-

(1) La première mention qui soit faite de la katorga est de 1668, époque à laquelle le Hollandais André Vinius proposa d'employer les forçats à ramer sur des navires appelés katorgy dans la mer de Khvalinsk ou mer Caspienne. Katorga signifie donc petit bateau à rames ou galère. La peine de la *katorga* correspondait complètement aux galères de notre ancien système pénal Cette dénomination de katorga fut ensuite employée pour les travaux dans les ports et surtout pour les travaux extérieurs exécutés sous Pierre le Grand, non seulement par les criminels, mais encore par toutes les personnes mises à la disposition de l'État.

Au temps d'Élisabeth, la *katorga* consista dans le travail des mines de la Daourie ; plus tard on appliqua ce nom aux travaux forcés dans les forteresses ou dans les fabriques et il est réservé maintenant aux travaux forcés.

(2) Port situé au fond du golfe de Finlande (Russie occidentale).

teresse d'Orsk ou à Iletsk (1) pour exploiter des riches gisements de sel, ou enfin sur d'autres points tels que Revel, Riga, Taganrog. Enfin, contrairement aux premiers principes de la période péterbourgeoise qui ne voulait, à défaut de travaux agricoles, envoyer dans les fabriques et dans les mines sibériennes que des relégués à perpétuité en Sibérie, à l'exclusion des forçats, les mines d'Ekaterimbourg et de Nertchinsk (2) devinrent à partir de 1760 des chantiers de forçats et furent rattachées au Département des mines. Le bagne d'Ekaterimbourg a subsisté jusqu'en 1800 ; quant à celui de Nertchinsk créé par l'oukaze du Sénat de 1760 pour recevoir les forçats provenant du bagne de Rogervik, il devint à la fin du XVIII[e] siècle le lieu principal d'exécution des travaux forcés.

Dans la première moitié du XVIII[e] siècle, le bagne en Russie était moins une peine capitale qu'un lieu de travail forcé, nécessaire au gouvernement. On y envoyait, outre les criminels, les contribuables et les débiteurs insolvables afin qu'ils s'acquittassent. Il s'y trouvait aussi des gens commissionnés tels que des employés d'amirauté et d'artillerie et des ouvriers de fabrique. En principe les travaux forcés étaient à vie ou à temps, mais c'est depuis 1721 seulement

(1) La forteresse d'Orsk défendait la ville d'Orembourg qui fut reportée en 1743 au delà des monts Rouges à la place où elle se trouve actuellement. Iletsk ou plutôt Iletskaïa Zachtchita est une localité située à 65 kil. au sud d'Orembourg qui possède les plus riches et les plus importantes salines de la Russie.

(2) Ekaterimbourg, ville du gouvernement de Perm (Russie orientale). Nertchinsk, chef-lieu de cercle de la province de Transbaïkalie (Sibérie orientale), centre d'exploitation de mines de plomb argentifère, d'or et de fer.

que la durée des travaux à temps fut fixée à l'avance par oukaze ; car dans la période moscovite le terme final des travaux n'était déterminé que par un oukaze subséquent de libération. Les femmes, au lieu du bagne, étaient envoyées dans des filatures ou dans des manufactures. Les travaux dans les bagnes étaient distribués suivant les individus, car la gravité du travail n'avait pas le caractère pénal qu'on lui donne maintenant (1). Les condamnés à perpétuité subissaient habituellement l'exposition en place publique, des mutilations et restaient à la disposition de l'État jusqu'à leur mort, car ni l'âge avancé, ni les infirmités, ni la maladie ne les délivraient. Si ces causes se produisaient après leur entrée au bagne, ils y restaient quand même aux frais de l'État ; si c'était avant, leur entretien incombait aux monastères. Eu égard à la perpétuité de cette peine on conféra en 1720 (2) aux femmes des condamnés le droit de contracter un nouveau mariage, ce qu'elles ne pouvaient faire dans la période moscovite, ou d'entrer dans un monastère, ou enfin de vivre sur leurs biens dotaux. Au contraire, les condamnés à temps n'étaient pas déshonorés ni attachés au poteau d'infamie (3). Le lien de famille n'était

(1) En 1715 on recommanda d'employer les forçats à des travaux identiques en les dispersant le moins possible ; les occuper par exemple à enfoncer des pilotis. (I, *Collection complète des Lois*, n° 2939.)

(2) I, *Collection complète des Lois*, n° 3628.

(3) La peine de l'exposition (chelmovanie cf. Schelm) empruntée au droit germanique par Pierre le Grand consistait en ceci, que le condamné était publiquement reconnu pour un voleur, un filou et exclu de la société des honnêtes gens. Il n'était plus admis au serment, son nom était cloué à la potence et il était considéré comme un homme mort.

pas brisé ; leurs femmes et leurs enfants pouvaient les visiter librement.

Ainsi, dans la première moitié du XVIIIe siècle, les travaux forcés n'avaient rien de commun avec la transportation. Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, à partir des fameux oukazes de l'impératrice Élisabeth sur l'abolition de la peine de mort, ces deux peines commencent à avoir des analogies. A la place de cette dernière on introduisit un système compliqué, consistant à envoyer les condamnés enchaînés à un travail pénible perpétuel, après leur avoir infligé le supplice du knout et du fer (1). Cette sorte de travaux forcés fut à partir de ce moment exclusivement réservée aux criminels ; on les sépara d'avec les autres travailleurs, accomplissant un travail à perpétuité par suite d'un assignement. Immédiatement au-dessous de cette peine venait la transportation à vie, entraînant aussi une obligation de travailler qui n'était ni perpétuelle, ni continue. Mais dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, les travaux forcés à temps donnèrent naissance à une

(1) La peine du fer consistait au XVIIe siècle dans une marque au fer rouge, généralement les lettres *B* (pour bountovchtchik, révolté) ou *V* (pour vor, voleur). A partir de 1698 on marqua sur le dos, avec un fer ayant l'initiale de la ville principale, tous les transportés sibériens paresseux ou ayant une conduite honteuse. — Le knout est une sorte de petit fouet composé d'un manche de bois long de 35 centimètres environ auquel est fixée une forte lanière de cuir tressé ayant un peu plus de 50 centimètres de long et se terminant par un anneau ou une bouclette. On attache à cet anneau une large et épaisse lanière de cuir mégis d'une longueur de 70 centimètres qu'on renouvelle quand elle est amollie et imbibée de sang. La peine du knout se divisait en deux degrés : le knout simple qui pouvait compter parfois 400 coups, et le knout sans merci. Un bourreau habile vous brisait la colonne vertébrale en trois coups.

double série de mesures pénitentiaires que le gouvernement appliqua parallèlement et sans distinction : les travaux de forteresse et de servitude locale et les travaux dans les maisons de force. On fit travailler aux forteresses, sous la direction d'ingénieurs, des artilleurs, des soldats, des serfs qui en cas de mort étaient déduits du nombre des recrues à fournir, des miliciens, des insolvables et enfin des criminels. Avec le temps ces travaux de forteresse qui n'étaient jamais temporaires devinrent perpétuels comme les travaux forcés, et l'on y rencontra surtout des forçats. Les maisons de force ne furent créées que sous Catherine II, bien que l'idée fût déjà en germe depuis longtemps dans la législation, car Pierre le Grand avait songé, pour occuper les gens de mauvaise vie, à fonder des maisons de correction ou de force, et à installer dans des filatures ou d'autres manufactures, les femmes condamnées au bagne (1). Mais sous Pierre le Grand le nombre des maisons de travail étant tout à fait insuffisant, le gouvernement fut obligé d'envoyer aux travaux forcés nombre de gens qui auraient dû travailler dans les maisons. Catherine II compléta l'œuvre de Pierre Ier : elle décida en 1775, à la suite d'un voyage à Moscou, par un oukaze spécial suivi d'une loi d'Empire, la création dans toutes les villes de gouvernement de maisons de correction et de travail pour les deux sexes placées sous la direction des Bureaux de l'assistance publique ; et un oukaze de 1781 sûr le vol prescrivit au Sénat de s'occuper de l'installation de

(1) Règlement de Pierre le Grand sur le tribunal suprême, 1721. *Collection complète des lois*, n° 3708, ch. xx.

ces maisons pour les criminels. Mais ces prescriptions restèrent la plupart à l'état de projet, par suite du manque de ressources des Bureaux pour construire, de leur incapacité à organiser des travaux intérieurs (1), et enfin de l'absence d'unité de législation. Enfin par mesure de sûreté on défendit, en 1787, de garder dans les capitales et les villes de gouvernement les gens condamnés à une peine infamante et on ordonna de les envoyer dans les villes de district comme manœuvres, employés aux travaux de l'État ou des particuliers (2). Mais de jour en jour le besoin de bras se faisait plus sentir pour les travaux d'État ; le général Kniaziev écrivait en 1795 au procureur général : « Sur les frontières, là où le Département des ingénieurs fait construire des forteresses, les transportés sont indispensables, car dans beaucoup d'endroits l'on ne trouve pas d'ouvriers libres ou bien la main-d'œuvre est si chère, qu'elle dépasse les crédits. » De là l'oukaze du 13 septembre 1797 supprimant en quelque sorte les maisons de correction et de travail et divisant les condamnés en trois catégories : 1° les condamnés à mort, dont la peine a été commuée en celle des travaux forcés, qui seront envoyés à Nertchinsk après avoir reçu le knout ; 2° les condamnés à la transportation à vie qui travailleront à la fabrique de draps d'Irkoutsk ; 3° les condamnés à

(1) *Collection complète des lois*, n° 16566. Le Sénat en 1798 déclara que cette catégorie d'individus pourrait être placée dans les corps de gardes existants ou dans d'autres lieux publics, sous la surveillance des maires, qui les occuperaient à des travaux publics ou privés afin qu'ils ne fussent surtout pas oisifs.

(2) En 1783, par exemple, par suite de l'absence de travail dans la maison de travail de Novgorod, les prisonniers pour dettes étaient embauchés chez des particuliers qui les payaient d'après un tarif.

des peines corporelles, les reclusionnaires à vie ou à temps des maisons de force, qui devront être occupés aux travaux de forteresses suivant les besoins et leurs aptitudes (1). Mais cet oukaze incomplet fut la source de beaucoup d'erreurs et de difficultés. Il eût semblé logique en effet que la suppression de l'objet primitif des maisons de force dût les faire disparaître complètement ; il n'en fut pas ainsi, parce que l'oukaze ne déterminait pas le sort ni des femmes, ni des condamnés à terme plus court que le moindre trajet de la prison à la forteresse et employés autrefois à l'exécution des travaux de ville. Le Sénat, pour éclaircir ces malentendus, ordonna dès 1798 de n'envoyer aux travaux de forteresses que les hommes condamnés pour un long terme ; quant aux condamnés à terme court et aux femmes, il décida qu'ils resteraient comme autrefois dans les maisons de correction.

Ainsi peu à peu on voit s'établir à la fin du XVIIIe siècle une gradation entre les diverses sortes de travaux forcés dérivés du bagne de Pierre le Grand. Mais au XVIIIe siècle des mesures sérieuses s'imposent à l'État pour assurer le peuplement et la colonisation des contrées nouvellement conquises; pour former les colonies de la Volga, de la Nouvelle Serbie, de la Serbie slave, de la Nouvelle Russie, d'Ekaterinoslav on attire une foule d'étrangers. On y envoie des vétérans, notamment dans le gouvernement de Kazan. Le long des nouvelles voies de communication des paysans soumis à la corvée postale et des cultivateurs s'installent ; les voies de l'Oukraine,

(1) *Collection complète des lois*, n° 18140.

des gouvernements d'Orembourg, de Tsaritsin, de la Russie blanche, de la Sibérie se peuplent de colonies militaires formées de vétérans, de soldats volontaires recevant différents privilèges, de serfs fournis par les propriétaires (depuis 1760) à titre de recrues, et enfin de groupes d'individus transplantés de force avec leurs familles. Enfin pour hâter la colonisation, le gouvernement recourt à la transportation pénale qui s'effectue d'abord en des contrées diverses et à la fin du XVIIIe siècle en Sibérie seulement (1). On a constaté comme toujours un déplacement graduel des lieux de transportation de l'ouest vers l'est.

Si dans la première moitié du XVIIIe siècle on confondit la transportation pénale avec la transportation administrative, dans la seconde moitié du siècle la transportation aux travaux forcés se distingue de la transportation simple. Cette dernière est, aux termes de l'oukaze de 1753, la conséquence de la mort civile qui a remplacé l'exécution capitale par la privation de certains droits de famille et de propriété, mesures inconnues dans la période moscovite. La transportation simple reçoit ainsi droit de cité dans le système pénal, elle se rapproche des travaux forcés à vie tout en étant moins rude ; d'autre part, on peut à la suite de grâces répétées passer des travaux forcés dans la transportation, ces peines se confondant ainsi de plus en plus.

(1) On envoyait dans le gouvernement d'Arkhangel tous les incapables de travailler dans les forteresses, et les déportés pour affaires secrètes ; dans le Caucase, les hérétiques ou schismatiques ; dans la ville de Pernov (Livonie), les Cosaques païens de Pougatchev ; mais en général au XVIIIe siècle on transportait en Sibérie ou dans le gouvernement d'Orembourg.

La transportation aux travaux était appliquée en vertu de l'oukaze de 1753, la transportation simple l'était par mesure administrative ou par faveur ; mais peu à peu les oukazes la désignent pour les gens incapables de service militaire ou ayant commis des délits de peu de gravité, des vols par exemple (oukaze de 1775). Les transportés simples étaient admis dans l'administration, et jusqu'en 1798 on confia aux plus capables d'entre eux la gestion des domaines et des finances impériales ; quant aux incapables, ils étaient entretenus dans les prisons ou chez les indigènes (1). Les transportés simples pouvaient s'installer en Sibérie dans certaines localités désignées par l'administration qui, suivant la nature de leurs délits, les éloigne ou les rapproche de la Russie d'Europe. Au principe moscovite tenant compte de la condition des personnes on substitua le principe du degré de culpabilité. Depuis 1798 même, les transportés ne sont plus installés sur les mêmes points que les forçats dont la peine de mort a été commuée et qui sont astreints au travail à Nertchinsk et à Ekatérimbourg (2). La transportation aux travaux forcés rompt les liens de famille du condamné, tandis que la transportation simple donne au transporté-colon le droit d'être accompagné de sa famille, et de se créer un commerce en Sibérie (3), mais

(1) *Collection complète des Lois*, n° 15429.

(2) *Collection complète des Lois*, n° 18727.

(3) Oukaze de 1799 dans la *Collection complète des lois*, n° 18907 ; déjà en 1733 on avait décrété que les marchands transportés en Sibérie y feraient du commerce, que les artisans feraient partie des corporations et que les paysans cultiveraient la terre. *Collection complète des Lois*, n° 6460.

souvent on n'observe pas rigoureusement la règle de la séparation des peines.

Pour empêcher les transportés-colons de vagabonder, le gouvernement veillait à leur installation, s'efforçait de leur trouver des travaux selon leurs capacités, leur fournissait des terres, des semences, des outils, et les dispensait des redevances les premiers temps. Là où il y avait des agglomérations d'anciens militaires et d'ouvriers, on leur faisait cultiver les champs domaniaux comme dans la période moscovite; quant aux estropiés et aux infirmes, on les plaçait chez les indigènes ou dans les prisons, car il n'existait pas de monastères en Sibérie.

Le gouvernement russe, sans cesse partagé entre les travaux de forteresse et les travaux dans les maisons, préoccupé de questions graves à l'intérieur, perdit de vue la transportation sibérienne et ne prit pas les mesures nouvelles qu'aurait exigées son développement. A l'encontre de la période moscovite pendant laquelle on s'était efforcé de centraliser dans un bureau spécial: le *prikaze* de Sibérie, les affaires sibériennes, au début de la période péterbourgeoise on opère une décentralisation: le Bureau de la justice, le Collège des mines, le Collège de l'amirauté, le Sénat, dans sa section chargée des détenus, participent aux affaires de Sibérie. Le prikaze de Sibérie n'est plus alors que le subordonné du Sénat, qui, s'il pouvait donner de précieuses indications pour l'administration générale, était tout à fait incapable de résoudre les questions de détail courantes. Le gouvernement moscovite avait eu beau choisir avec beaucoup de circonspection les voïévodes qu'il envoyait, les faire surveiller par leurs

adjoints et leurs secrétaires, les déplacer fréquemment, ils avaient commis néanmoins, par suite de l'éloignement, des exactions fréquentes. Dans la période péterbourgeoise on opéra alors la même division dans les attributions locales que dans l'administration centrale. A côté et indépendant du gouverneur de Tobolsk, on créa le vice-gouverneur d'Irkoutsk qui communiquait directement avec Péterbourg. Mais la décentralisation sibérienne s'accentua encore plus en 1764 lorsque la Sibérie fut divisée en deux gouvernements ; ce qui eut pour effet de grandir la puissance et la lenteur des bureaux et de grossir le nombre des plaintes et des instances, par suite des abus chroniques des fonctionnaires débarrassés du contrôle de l'administration centrale.

Gagarine, le premier gouverneur de la Sibérie, fut exécuté, Jakobi, vice-gouverneur d'Irkoutsk, resta plusieurs années à la disposition de la justice, et Tchitchérin a laissé une réputation assez compromise. Enfin il fallut les exactions criminelles de Krylov, juge d'instruction d'Irkoutsk, si tristement célèbre en Sibérie, pour attirer l'attention de Catherine II (1) et provoquer des réformes.

De 1782 à 1783 on organisa en Sibérie une administration générale de gouvernement, sans pour cela obtenir plus d'unité de direction et de contrôle sur les fonctionnaires prévaricateurs. C'est ainsi qu'on créa en Sibérie les deux gouvernements généraux de Tobolsk et d'Irkoutsk et les trois lieutenances de Tobolsk, d'Irkoutsk

(1) Vagïn, *Documents historiques relatifs aux actes du comte Spéranski en Sibérie*, I, 4.

et de Kolyvan, qui diminuent l'unité du pouvoir en augmentant les rouages administratifs. Aussi en 1797 on supprima les gouvernements généraux, on rattacha une partie de la lieutenance de Kolyvan (le district de l'Altaï) au Collège des mines complètement indépendant du gouvernement civil, on transforma les lieutenances de Tobolsk et d'Irkoutsk en gouvernements et on supprima les intermédiaires, les justices de paix notamment, pour obvier aux lenteurs des chancelleries. La situation peut se caractériser en deux mots : manque de surveillance et affaiblissement du pouvoir central. On avait créé en 1799 des inspecteurs, des administrateurs et des experts agricoles pour veiller aux cultures, organiser un contrôle, et en 1803, des inspecteurs généraux et des adjoints de la colonisation. Malheureusement Laba et Spéranski constatèrent dans beaucoup d'endroits que ces fonctionnaires n'étaient pas à leur poste.

En même temps en Russie, les administrations chargées des attributions autrefois dévolues au Bureau des affaires sibériennes, n'ayant pas de service spécial, contribuaient à désorganiser la transportation déjà ébranlée en 1773 par l'oukaze de Catherine II, abrogeant la transportation, à la suite du mauvais usage qu'il en avait été fait. L'impératrice avait eu, en effet, la certitude que plus de 200 hommes, destinés à être transportés à Orembourg, 4,000 hommes en partance pour la Sibérie, environ 700 exilés de Moscou s'étaient trouvés à Kazan en contact avec des Polonais ou des *revenants* de Sibérie graciés et libérés. Pour éviter cette promiscuité, Catherine avait ordonné de diriger tous ces individus soit sur des travaux de forteresse,

soit sur des corderies pour y travailler par groupes de trente, sous la surveillance de détachements militaires ou de miliciens du district, quand il n'y aurait pas de troupes (1).

Il se produisit des encombrements et des désordres analogues, à la suite de l'oukaze de 1799 qui, pour peupler la Transbaïkalie, voulait y envoyer tous les soldats libérés, les criminels punis de la transportation, et les serfs abandonnés par leurs propriétaires comme recrues (2). Les conditions climatériques, agricoles et commerciales de ce pays (par suite de son voisinage de la Chine) étaient si favorables que dès le mois de septembre 1800 on y envoya 10,000 individus. On donna alors le nom de « colons d'État » aux anciens militaires venus pour coloniser, et celui de transportés-colons (3) aux condamnés à la transportation simple pour crimes ou délits peu graves. Ces derniers pouvaient au bout de dix ans d'une vie régulière et laborieuse passer dans la catégorie des colons d'État. Quant aux serfs, ils n'étaient pas installés lorsqu'ils avaient plus de 45 ans. Chaque colon reçut trente déciatines (1 hectare 92 ares) de terres très fertiles et on construisit à la fois des maisons pour 2,000 âmes. On donna des grains pour une année et demie, des instruments agricoles, du bétail et de la semence. Les colons furent en outre affranchis de toute redevance pendant

(1) *Collection complète des Lois*, n° 14077. A la suite d'un rapport du Sénat, la transportation à Orembourg et en Sibérie fut rétablie le 31 mars 1775, *Collection complète des Lois*, n° 14286.

(2) *Collection complète des Lois*, n° 19157.

(3) Les premiers s'appelaient « *gosoudarstvennye posélentsy* » et les seconds « *ssylotchniki* ».

les dix premières années, à condition de fournir une partie du grain récolté qui serait distribué aux nouveaux arrivants. « Jusqu'à ce que la population soit bien implantée, l'administration locale la fera surveiller par des inspecteurs fidèles, par des experts et des agronomes ; quant au Sénat, il veillera à ce que les nouveaux arrivants ne manquent de rien et soient établis conformément à leurs occupations, » déclare une ordonnance impériale.

Mais tous ces beaux projets ne se réalisèrent pas, la cherté et la rareté des vivres à Irkoutsk, les difficultés du voyage, l'incapacité des serfs donnés, entravèrent le développement de la colonisation, et à la suite des inspections de Sélifontov et de Laba, le Sénat, informé de ces abus, renonça définitivement à prendre des serfs pour la colonisation (1). Il fit installer sur la route de Tobolsk à Irkoutsk les émigrants déjà parvenus dans le gouvernement de Tobolsk en leur donnant les mêmes avantages qu'aux colons de la Transbaïkalie. Les rapports de Sélifontov et de Laba révélèrent enfin au gouvernement les causes de tous les insuccès, à savoir l'insuffisance du contrôle et l'impuissance ou l'incapacité des pouvoirs locaux ou centraux. Aussi songea-t-il en 1806 à confier toute l'organisation et l'installation des transportés sous leur responsabilité personnelle, au gouverneur général de la Sibérie et à ses gouverneurs civils locaux, en leur adjoignant des fonctionnaires spéciaux. Liberté pleine et entière

(1) Laba rencontra des serfs âgés de plus de 45 ans, 260 épileptiques ou malades, 77 pauvres d'esprit et 14 fous. *Collection complète des Lois*, n° 22189..

d'agir leur était laissée, par les instructions qu'ils recevaient avant de rejoindre leur poste. Ce projet fut consacré par le règlement du 29 juin 1806 sur la Sibérie qui prescrit aux gouverneurs d'installer les colons, de leur construire des maisons, de les approvisionner de graines, de leur fournir des instruments de travail, et de les dispenser de certaines charges, non pas gratuitement mais en participation. Le gouvernement encourage surtout la création en Transbaïkalie, dans le district de Nijne-Oudinsk (gouvernement d'Irkoutsk) ou sur d'autres points, de villages exclusivement composés de transportés.

Pour donner plus d'unité et de force au pouvoir, le gouvernement, à la suite des inspections de Sélifontov et Laba, changea toute l'administration de la Sibérie. Il nomma le sénateur Sélifontov gouverneur général avec des pouvoirs considérables et divisa les districts en commissariats. Mais la Sibérie ne connut que deux gouverneurs généraux de ce genre, Sélifontov et Pestel, car en 1806 sur le rapport de Golovnïn, Sélifontov tomba en disgrâce et on lui interdit le séjour de Moscou et de Saint-Péterbourg. Quant à Pestel, après avoir été gouverneur pendant treize ans il se retira à Péterbourg. En fait la Sibérie resta divisée entre trois gouverneurs : celui de Tobolsk : von Brin, celui de Tomsk : Martchenk, puis Illitchevski et celui d'Irkoutsk : Treskïn, aidé des commissaires Biéliavskii et Loskoutov, et ce furent ces derniers qui en réalité mirent en vigueur le règlement de 1806. Le gouvernement de la Sibérie devient alors, selon l'expression de Spéranski, « une administration familiale » dépourvue de toute surveillance métropolitaine.

SYSTÈME ET RÉFORMES DU COMTE SPÉRANSKI

Le comte Spéranski exerça une grande influence sur la Sibérie comme législateur et comme membre du premier Comité de la Sibérie qui dura jusqu'en 1838; et enfin surtout en faisant nommer son lieutenant Pestel gouverneur général. Spéranski voulait diviser la Sibérie en deux gouvernements généraux et substituer à l'administration familiale un pouvoir public officiel. Il adjoignit au gouverneur un conseil général formé de fonctionnaires désignés par l'État, chargé sous la présidence de celui-ci de la haute administration. Sous le contrôle de ce conseil se trouvaient les directions de gouvernements, de districts et de cantons. La direction de gouvernement ou province s'occupait de la police, connaissait des causes comme tribunal du gouvernement et s'intéressait à l'économie rurale, comme bureau des contributions. L'administration du district était dévolue à un directeur, ayant sous sa dépendance les représentants : des tribunaux, d'arrondissement et de simple police, des contributions et du parquet. Dans les districts de moindre importance on avait conservé l'ancienne administration des commissariats, qui ressortissaient au tribunal de simple police, ou bien on avait concentré les pouvoirs entre les mains d'un commissaire de police rurale.

Le comte Spèranski considérait la transportation comme un puissant moyen de colonisation, mais il ne voulait s'en servir qu'à l'égard des criminels, regardant comme un abus de pouvoir d'y envoyer les

condamnés ordinaires. Frappé de la diversité des arrêts de la jurisprudence qui punissent le même crime tantôt des travaux forcés avec knout, tantôt de la transportation simple, il dénonça, punit les tribunaux et les administrations qui commettaient des illégalités constantes en faisant dépendre la condamnation à la transportation non de la gravité du crime ou de la nature du délit, mais des renseignements recueillis sur le prévenu dans l'opinion publique ou plus généralement fournis par les propriétaires intéressés (1). Mais ce qui le révolta bien autrement, ce furent les abus à l'expédition et à la répartition des transportés. En effet, beaucoup de directeurs des fabriques d'État, presque tous les hauts fonctionnaires considérant les transportés comme leur propriété, les retenaient chez eux au lieu de les acheminer vers le lieu de destination. Conséquemment, le recensement des malheureux transportés était absolument impossible et les statistiques qui en ont été dressées sont forcément erronées. Spéranski s'occupa de réformer ces abus et publia à cette fin deux gros recueils contenant plus de 1,000 articles, réglementant longuement (quatre cinquièmes des articles) l'expédition, les étapes, la répartition des transportés, leur organisation et leur installation (1822).

C'est aux directions des gouvernements qu'incombait le soin de transporter les condamnés de Russie en Sibérie, et chaque transporté était porteur d'une feuille de route dont le duplicata était expédié directement en Sibérie. Les condamnés concentrés sur certains

(1) La transportation administrative et faite à la demande des propriétaires fut supprimée par un oukaze de 1811.

points étaient envoyés ensuite par étapes sous la conduite de détachements spéciaux dans les différents lieux. Cette répartition des condamnés était faite par le Bureau de la transportation de Tobolsk, après qu'il avait vérifié les convois d'après les feuilles d'État. Ce bureau ou prikaze de Tobolsk n'était pas un bureau central mais simplement une section de l'administration du gouvernement, qui veillait à l'habillement et à la nourriture des transportés pendant la route, bien que ces dépenses fussent au compte de l'État.

Les transportés une fois arrivés au chef-lieu du gouvernement destinataire y étaient répartis par les soins de la section des transportés, administration distincte de celle de la province. Ceux qui étaient employés dans les usines ou les mines dépendaient des administrations correspondantes : finances et mines. Quant aux autres colons qui avaient obtenu des concessions, la section administrative était un vrai rouage. Elle exerçait, en effet, la police générale, la police de district, de canton, et surveillait la colonisation au moyen de fonctionnaires spéciaux : inspecteurs et surveillants des colonies. Les premiers datent du règlement de 1806, les autres furent institués en 1822, en même temps que les assesseurs de sections. Leurs fonctions consistaient à inspecter les villages de colons au moins une fois l'an.

Le règlement de 1822 divisa les transportés en condamnés aux travaux forcés et en transportés simples. Les travaux forcés qui étaient très durs se divisaient en travaux forcés à perpétuité et en travaux à temps ; d'après le règlement de 1822 ils constituaient la première partie de la peine de la trans-

portation. Ce même règlement fixait à vingt ans la durée des travaux perpétuels et autorisait le condamné libéré après ce temps, à rester soit dans la fabrique où il travaillait, soit, en cas d'impossibilité, dans les cantons avoisinant la fabrique. Les forçats à temps, une fois libérés, étaient placés selon leurs aptitudes : les militaires ressortissaient à l'administration militaire. Les transportés simples pendant leur temps de peine étaient classés par l'administration en six catégories, d'après le règlement de 1822 ; mais leur temps accompli, ils étaient libres de s'installer sur un point quelconque de la Sibérie. Voici cette division en classes :

1° On ne plaçait dans la première classe dite des « ouvriers d'usine d'un an » que les transportés condamnés au fouet parce qu'ils travaillaient avec les forçats d'usine.

2° La classe des « ouvriers de route » se recrutait parmi les meilleurs, les plus sains, les plus vigoureux et les mieux expérimentés des condamnés pour faute légère. Dans cette classe ressortissant au ministère des travaux publics, le transporté était considéré comme un ouvrier militaire hors rang, à tel point que s'il se conduisait bien et travaillait sérieusement pendant cinq ans, on l'installait comme paysan d'État en Sibérie.

3° La classe des « artisans » qui venait en troisième lieu se recrutait parmi les meilleurs ouvriers de la deuxième classe. Dans l'esprit du règlement de 1822, les artisans auraient dû former en Sibérie une organisation régulière divisée selon les métiers en sections ou « artels », car on espérait avec ces éléments pouvoir créer sous le contrôle de l'Etat et avec de faibles subventions pour les frais d'établissement, de vraies

maisons ou corporations d'artisans dans toutes les villes de gouvernement. Ces maisons créées par des artisans auraient exécuté les travaux de l'État ou les commandes des particuliers.

4° La classe suivante ou « corporation des serviteurs » (*tsekhesloug*) avait son siège central à Tobolsk et des sections dans toutes les villes importantes de la Sibérie. Elle se composait de gens de service, de valets, de serfs, de juifs et autres gens inaptes à travailler la terre, et pour lesquels la corporation centrale et la section concluaient des contrats de louage. Au bout de huit ans d'incorporation on devenait soit bourgeois, soit maître de corporation (*tsekhovoï*).

5° La cinquième classe, celle des « colons », se composait de gens aptes à la culture. L'État ne leur fournissait plus d'avances, comme sous le régime du règlement de 1806, mais les répartissait en deux sections : les uns établis dans les villages aborigènes, les autres installés sur certains points, pour y créer un village nouveau. C'est l'administration des gouvernements néanmoins qui a charge de les expédier et de les répartir dans les cantons. Ils sont astreints à séjourner pendant cinq ans dans leur lieu de résidence en travaillant pour subvenir à leur entretien ; l'État ne leur accordait aucun secours, les dispensant seulement pendant trois ans de payer l'impôt, et pendant vingt ans des charges du recrutement, tout en les astreignant cependant à la surveillance de la police rurale. C'était pour faciliter les communications avec les localités peu peuplées qu'on avait créé des colonies de transportés choisis de préférence parmi les gens mariés. Les travaux préalables d'installation étaient

exécutés par les transportés de la troisième classe. Les colons de la cinquième classe travaillaient la première année seulement au profit de l'État, qui leur appliquait la discipline militaire; les deux années suivantes, ils étaient payés directement mais continuaient à être sous la surveillance incessante des inspecteurs de la colonie. A la fin de cette période, les colons devaient avoir terminé leur installation, et on les considérait comme des paysans d'État placés sous le contrôle de la police rurale.

6° Enfin la sixième classe recevait tous les incapables éliminés de la classe précédente ; elle correspondait à l'ancienne catégorie des transportés hospitalisés dans les villages indigènes. Le règlement de 1822 prescrivit que les incapables pour cause de maladie, d'infirmités ou d'accident fussent placés dans les hospices et les asiles, et entretenus sur les fonds de colonisation; quant aux autres, qu'ils fussent placés en subsistance libre dans les cantons.

Le susdit règlement ne connaissait que deux catégories de transportation : les travaux forcés et la transportation simple ; mais la législation et la pratique en établirent d'autres qui furent : la transportation à demeure et la transportation administrative. Les transportés à demeure qui ne subissaient pas des peines corporelles pouvaient, avec l'autorisation du Sénat, se faire inscrire comme marchands ou comme bourgeois. Bien plus, à la suite d'un rapport du gouverneur Ruprecht, le conseil d'État par un avis du 4 janvier 1839 accorda aux transportés à demeure tous les droits civils, sauf celui de sortir de la Sibérie. Obligés de s'inscrire dans la classe des bourgeois ou

dans celle des paysans, ils avaient le droit au bout de trois ans de faire partie des communes, ou de faire une déclaration de capital marchand. La transportation à demeure était temporaire ou non ; mais comme la loi ne fixait pas de délais, les tribunaux avaient toute latitude. Mais à la suite de l'inspection des sénateurs Kourakïn et Bezrodnii qui avaient constaté qu'en 1827 il y avait encore en Sibérie des gens condamnés en 1822 à cinq ans de transportation dans le gouvernement de Tobolsk, sans perte de la noblesse, pour contrebande, la question se posa de savoir à partir de quelle date la transportation devait être comptée ? En 1825 on décida que ce serait du jour de la sentence que les délais compteraient. Le conseil d'Etat ajouta que cette interprétation n'était pas valable pour les condamnés aux travaux forcés même à temps, dont la peine comptait seulement à dater de leur arrivée au lieu de travail (1). Les lois russes connaissaient encore la transportation par décisions des propriétaires et sentences des communes ; mais le code de 1822 la passe volontairement sous silence.

Les mesures prises par Spéranski exercèrent une influence décisive sur la transportation, car le ministre ne se contenta pas de renverser ce qui existait, mais il édifia, mit en ordre et régularisa une organisation issue d'un long travail historique. Le comte Spéranski n'ajouta aucun élément pénal nouveau à la transportation colonisatrice, parce qu'il croyait à l'amendement par l'installation des transportés. Dans une lettre à sa fille il manifeste, en effet, l'intention de

(1) Archives du Conseil d'État. Dép. Lois, 1828, n° 10.

publier des « tableaux montrant la bonne conduite et la prospérité des transportés russes, tableaux qui étonneraient le monde. » Au moment où le code de 1822 fut promulgué, le nombre des transportés annuellement en Sibérie ne dépassait pas 3,000 hommes, en sorte que c'était d'après ce chiffre qu'on avait édifié les plans les plus généreux et les projets optimistes du code ; malheureusement les conditions avaient changé très peu de temps après la promulgation.

Au commencement de ce siècle on ne transportait en Sibérie que les condamnés valides qui restaient après qu'on avait pourvu d'ouvriers les forteresses et l'armée.

Au début cet excédent n'était pas très considérable, par suite des grands besoins de ces deux services ; mais il ne tarda pas à progresser quand le gouvernement commença à employer dans les forteresses les détenus et les ouvriers libres et quand, à la suite de nombreuses désertions et d'actes d'insubordination, les chefs des premier et deuxième corps d'armée prirent des mesures radicales pour enrayer le mal (1) que causaient les vagabonds et les voleurs incorporés dans l'armée depuis Pierre le Grand. Le nombre des transportés atteignit le chiffre de 6,000 en 1823, de

(1) Anoutchïn, *Enquête sur la proportion des transportés en Sibérie*, Saint-Péterbourg, 1873, p. 15.

C'est en exécution de l'oukaze de 1823 sur la transportation des vagabonds incorporés autrefois dans l'armée, que l'on transporta surtout en Sibérie. Mais il fut rapporté en 1834. On n'interdit cependant pas l'incorporation de ces vagabonds ou voleurs dans les troupes de Sibérie, ce qui par contre ne manqua pas d'exercer une très mauvaise influence sur ces troupes.

11,500 en 1827, et de 7,000 en moyenne jusqu'en 1845 (1).

Le tableau suivant indique parfaitement quel rôle la transportation jouait dans le Code pénal de 1842.

Peine de mort prononcée dans 12 cas (2).
Travaux forcés prononcés dans 82 cas.
Transportation simple prononcés dans 124 cas.
Travaux de forteresse et d'État prononcés dans 18 cas.
Compagnies de détenus prononcéesdans 5 cas.
Maison de travail et de force prononcée dans 8 cas (3).
Maison de correction prononcée dans 8 cas (4).
Prison et détention prononcée dans 15 cas.

Les travaux forcés avaient un caractère de peine majeure très sévère bien qu'on y condamnât pour des méfaits de peu d'importance. On distinguait dans la transportation simple, d'après le code : 1° la transportation avec privation de tous droits et supplice du fouet pour les gens non privilégiés (5) ; 2° la transportation avec privation de tous droits mais sans supplice du fouet pour les privilégiés et pour les individus de toutes conditions ayant commis des crimes de moindre gravité tels que : fausse apparition de miracles, désobéissance à l'autorité, récidive d'intrigues ou de ca-

(1) Anoutchïn, p. 22.

(2) Articles 235-242, 245, 246, 265, 350, tome XV, édit. 1842 ; dans tous ces cas, la peine de mort ne pouvait être prononcée que dans les conditions indiquées par les tribunaux militaires supérieurs.

(3) Quatre de ces articles laissent l'alternative.

(4) Quatre de ces articles laissent l'alternative.

(5) On considère comme classes privilégiées celles des nobles, des ecclésiastiques, des notables citoyens et des marchands inscrits aux guildes.

lomnies; 2° la transportation sans privation de droits mais avec supplice du fouet ou obligation de travailler dans les fabriques d'État; peine qu'on appliquait dans certains cas déterminés aux gens non privilégiés; enfin 4° la transportation sans privation de droit et sans châtiments corporels, qu'on appliquait soit pour hérésie ou schisme, soit à la place d'une autre peine impossible à exécuter, comme le service militaire pour les conscrits réformés, ou impraticable, comme la colonisation pour les femmes. Cette quatrième sorte de transportation n'a pas reçu encore de dénomination dans la législation, mais on l'appelle généralement la transportation pour y résider ou transportation à demeure.

D'après les renseignements recueillis par la commission secrète présidée par le prince Kotchoubéi, il y avait en 1832 en Sibérie 15,949 forçats et 79,563 transportés. La proportion à l'égard de la population libre était dans la Sibérie orientale d'un seizième par rapport à l'élément russe et d'un vingt-troisième par rapport à toute la population libre. Elle était d'un vingtième et d'un vingt-huitième dans la Sibérie occidentale (1). Dans le gouvernement de Tomsk il y avait bien cinq ou six transportés par maison d'indigènes, mais quelques districts n'en recevaient pas du tout, notamment le district de l'Altaï supérieur. Ces agglomérations étaient le souci constant de l'administration ocale, car bien qu'il y eût 5,220 forçats en subsistance

(1) *Archives du Conseil d'Etat.* Dép. Lois, 1840, n° 43. Il y avait au 1er mai 1833, 101,086 transportés y compris 2,768 femmes et enfants, 386 forçats et 2,420 transportés-colons en fuite.

libre comme étant incapables de travailler, il n'y avait pas d'ouvrage pour plus de 10,000 forçats valides. Le gouvernement d'Irkoutsk à lui seul avait 1,420 transportés de trop. Pour éviter ces encombrements trop fréquents, on prit différentes mesures telles que l'envoi des forçats aux travaux de forteresse de la province d'Omsk, la création d'équipes de rechange dans les usines métallurgiques, l'interdiction d'introduire des machines pouvant réduire le travail manuel (1), mais elles ne suffirent pas. Elles détruisaient, en effet, la classification des transportés, en donnant à tous des travaux réservés en principe aux ouvriers de fabrique formant la première catégorie, en plaçant des forçats dans la maison ou corporation des artisans d'Irkoutsk, ou bien dans la fabrique de draps attenante qui avait été créée pour les transportés de deuxième classe. Ces maisons d'artisans créées en grand nombre, à Tobolsk, Tomsk, etc., durent être fermées vers 1830 par suite de leur peu de succès et de leur coût considérable. La corporation des domestiques ne put pas non plus se maintenir par suite de la défiance qu'ils inspiraient à juste titre, selon le témoignage du prince Gortchakov, et du peu de surveillance dont ils étaient l'objet. Il n'y eut bientôt plus alors que des transportés simples et des incapables.

Vers 1820 le gouvernement, persuadé encore que les colonies d'État pouvaient réussir, dépensa des sommes considérables pour en installer dans la Sibérie orientale. La commission de Sibérie ayant dé-

(1) Cette interdiction de se servir des machines a duré jusqu'en 1836.

cidé le 25 août 1827 de créer vingt-deux villages dans la province de l'Iénisséï pour 5,955 transportés, le gouvernement lui accorda 479,000 roubles (1 million 400,000 francs environ). En 1833 il y en avait quinze construits, deux en construction et on espérait tout terminer en 1837. L'installation de chaque transporté revenait alors non compris le prix de construction de la maison, à 150 roubles, d'après les évaluations du comte Bloudov (1). Le succès malheureusement ne répondit pas aux dépenses considérables, car la question de la disproportion des sexes devint plus manifeste encore. D'après les renseignements recueillis par le comité secret présidé par le prince Kotchoubéi, et confirmés par les enquêtes d'Anoutchïn, il n'y avait, en dépit des efforts du gouvernement, qu'une femme pour six hommes transportés.

En 1833 il n'y avait qu'une femme sur 33 transportés qui suivît son mari en Sibérie ; aussi le gouvernement avait-il commencé dès 1825 à faire l'achat de jeunes filles des peuplades nomades de la Sibérie pour les offrir aux transportés. Ce commerce étrange (2) ne réussit guère à multiplier les familles, il ne fit que rendre le vagabondage plus fréquent. Des mesures extraordinaires furent alors prises pour la Sibérie orientale et occidentale ; on promit : 1° une subvention de 150 roubles à chaque famille indigène consentant à laisser un transporté entrer chez elle par le mariage (3) ; 2° un don de 50 roubles à toute femme célibataire

(1) *Archives du Conseil d'Etat.* Dép. Lois, 1840, n° 53, page 83.

(2) *Collection complète des Lois*, n° 30224.

(3) En 1837 on donnait 244 roubles dans le gouvernement d'Irkoutsk, et 100 roubles dans celui de l'Iénisséï. D'après le comte Blou-

libre consentant à épouser un transporté, et un secours de 30 roubles au transporté pour s'installer ; 3° d'immenses concessions de terres aux fonctionnaires qui créeraient des colonies de transportés. Cette dernière mesure bien que proposée par le comte Bloudov ne fut pas ratifiée par le conseil d'État, sur les observations suivantes des autorités locales : absence de bornages en Sibérie, insuffisance du rendement des terres, nourrissant à peine les indigènes dans certains cantons, et impossibilité de trouver des personnes disposées à consacrer à cette affaire des capitaux suffisants (1). Aussi presque tous les transportés furent ils assignés à des aborigènes ; mais comme ces derniers leur étaient hostiles et ne les admettaient pas dans leurs foyers, l'assignement devenait une simple formalité d'inscription. Dans la plupart des cas les transportés ne trouvant pas sur place de moyens d'existence, rôdaient dans les villes et aux environs, se livrant à des travaux plus ou moins licites ou lucratifs, tels que batellerie, pêche, extraction de sel ou d'or, quand ils ne commettaient pas de crimes (2).

dov on ne trouva que onze familles consentant à donner femme aux transportés dans la Sibérie occidentale et on dépensa en dix ans 13,700 roubles dans la Sibérie orientale. Enfin en 1843 le Conseil d'État décida que les subsides à la famille aborigène et à la femme libre pourraient être cumulés afin de servir d'encouragement aux mariages avec transportés, l'expérience de dix années ayant prouvé qu'une famille indigène ne recevait jamais plus de 350 roubles par an, ce qui n'était pas ruineux pour le trésor. *Archives du Conseil d'État*, 1843. Dép. Lois, n° 30.

(1) *Archives du Conseil d'État*, 1838. Dép. Lois, n° 35, page 84.

(2) Les habitants de ces contrées pour éviter des pillages ou des réveils inopinés préféraient laisser le soir à la fenêtre de leur cabane

Mais la plaie de la transportation, c'était toujours les incapables qui dans la période péterbourgeoise étaient devenus de plus en plus nombreux, le gouvernement envoyant sans discernement tous les individus, en mettant à la charge des populations sibériennes le ruineux entretien de gens incapables de tout travail physique. En 1834, d'après le prince Gortchakov, il n'y avait pas moins de 10,000 non-valeurs dans la seule Sibérie occidentale, et à l'heure actuelle, elles forment dans certains gouvernements 42 % des transportés.

Tout ceci n'était pas fait pour diminuer la criminalité, aussi proposa-t-on une série d'aggravations des peines pour enrayer le mouvement. Dès 1831 le général Goguel revenant d'Irkoutsk proposa au comité de la Sibérie d'introduire la peine de mort pour les transportés qui commettraient des crimes graves ; mais le comte Spéranski fit rejeter cette aggravation des peines n'y trouvant pas des raisons suffisantes, et disant que si le châtiment avait d'abord une vertu intimidante, en le multipliant on la lui ferait perdre.

Cependant en 1832 Lavïnski, gouverneur général de la Sibérie orientale, réclama à nouveau l'introduction de la peine de mort, et pour les crimes politiques graves le jugement par les conseils de guerre. Une commission présidée par le prince Kotchoubéï, composée du prince Golitsyn, de Spéranski, membres du comité de la Sibérie, des ministres Tchernychev

ou de leur izba quelques provisions pour les évadés et les rôdeurs. Cette coutume semble s'être encore conservée dans le nord-est de la Russie.

(guerre), Kankrïn (finances), Bloudov (intérieur), Golitsyn (justice) et du comte Benkendorf, chef de la gendarmerie, fut chargée d'examiner la question. Les avis furent très partagés ; la majorité était pour la peine de mort, mais voulait qu'elle fût introduite par voie de rescrits non publics des gouverneurs généraux à leur entrée en fonctions. La non-publicité était justifiée par le désir qu'on avait de ne pas faire naître chez les transportés des velléités de complot. La minorité représentée par Golitsyn et Spéranski s'éleva énergiquement contre cette mesure : 1° d'abord parce que l'empereur l'avait précédemment refusée ; 2° parce que l'augmentation de la criminalité n'était pas prouvée et que l'eût-elle été la crainte de la peine de mort ne l'aurait pas enrayée ; 3° parce que dans les pays voisins qui avaient adopté la peine de mort la criminalité n'avait pas diminué ; 4° parce qu'elle ne pouvait se justifier à la rigueur que par la nécessité, or cette nécessité n'existant pas il serait téméraire de prendre à l'essai une mesure aussi extrême (1). L'empereur cependant se rangea à l'avis de la majorité et donna aux gouverneurs généraux, de 1834-1837, des rescrits secrets les autorisant à faire exécuter la peine de mort.

On appliqua désormais la peine de mort pour les crimes suivants :

(1) *Archives du Conseil d'État*, Dép. des Lois, 1840, n° 53, et 1841, n° 72, pp. 177 et suiv. On attira aussi particulièrement l'attention du Comité sur l'impossibilité de réparer les erreurs judiciaires avec la peine de mort. Et l'on cita notamment l'affaire de l'assassinat de la famille Ouskovykh dans laquelle les innocents ne furent reconnus tels qu'après un long séjour en Sibérie.

1° Complot contre la vie du tsar ou la sûreté de l'État.

2° Révolte et formation de sociétés pour piller, tuer, incendier, briser les prisons et délivrer les criminels.

3° Excitation patente des habitants à la révolte et à la désobéissance.

4° Désobéissance ouverte aux autorités militaire et civile dans un lieu de bagne.

5° Tentative d'évasion du bagne ou de la prison avec violence aux gardiens.

En outre, sur la demande du comte Kankrïn on aggrava les autres peines existantes, et les lois de 1840 et 1853, élaborées sous cette influence, rendirent alors le système de la transportation excessivement rigoureux.

Le mauvais état de la transportation provenant de l'affluence continuelle des transportés et de l'insuffisance des autorités sibériennes frappa l'empereur Nicolas Ier qui en 1835, écrivit en marge d'un rapport du gouverneur de Tomsk, les lignes suivantes : « Examiner si l'on ne devrait pas supprimer la transportation des transportés-colons pour n'appliquer cette peine qu'aux forçats. » Le comité de la Sibérie, se rendant à ce désir impérial et s'inspirant des travaux de Tchevkïn et de Falkenberg sur la progression de la criminalité et sur la nécessité de reviser la législation de la transportation, en rendant à cette peine son vrai caractère répressif, se mit sérieusement à l'étude de la question et remit bientôt son rapport au conseil d'État. Les ministres de l'intérieur (Bloudov) et de la justice (Dachkov) répondirent affirmativement à la question posée par le tsar

Nicolas ; mais tandis que le comte Bloudov proposait de remplacer la transportation sibérienne par les compagnies de discipline et par la transportation dans les gouvernements extrêmes de la Russie d'Europe, le ministre de la justice Dachkov préconisait la construction de maisons de force avec obligation de travailler et d'apprendre un métier à l'intérieur de la prison. La section législative du conseil d'État consacra une première fois (déc. 1837/août 1838) neuf séances à l'étude de cette question, elle examina les rapports de Tchevkïn, qui avait accompagné le tsarévitch Alexandre en Sibérie, de Gortchakov et de Bronevski qui avaient été gouverneurs généraux de la Sibérie, mais elle ne formula pas de conclusions. Ses travaux présentent néanmoins un grand intérêt, à cause de la part qu'y prit le comte Spéranski ; il y déclara, en effet, qu'on devait renoncer à supprimer la transportation sibérienne tant qu'on n'aurait rien de mieux à proposer, car la Sibérie est après tout la seule contrée de Russie qui puisse recevoir les transportés en nombre suffisant, non seulement avec le moins d'inconvénients possible pour l'instant, mais encore avec profit pour l'avenir. Dans toute autre contrée une telle agglomération de condamnés serait une charge écrasante et pour l'État et pour le pays. La seconde fois (2 mars/6 mai 1840) le conseil d'État consacra à la question sibérienne cinq séances et adopta presque entièrement les conclusions de Spéranski, en cherchant toutefois à limiter le plus possible la transportation sibérienne. Il demanda une réforme générale des moyens de transport, de répartition, d'installation et de surveillance des transportés, la création de compagnies de

détenus-colons et l'introduction de peines sévères y compris la peine de mort pour les crimes de droit commun (1).

Bien qu'aucune de ces propositions ne reçût force de loi, ce travail ne resta pas néanmoins sans résultat, car il décida le gouvernement à réduire la transportation en Sibérie. Les deux mesures projetées par le comte Bloudov furent mises à exécution et contribuèrent à la solution du problème : dès 1825 on avait formé des compagnies soumises à une discipline militaire, avec les détenus des forteresses considérés comme forçats (2), et en 1827 on projeta de créer dans toutes les villes de gouvernement sur le modèle de ces compagnies militaires, des compagnies de détenus provenant des administrations civiles. Le tsar Nicolas trouvait, en effet, à ces compagnies deux avantages considérables : elles mettaient des bras vigoureux à la disposition des villes naissantes pour l'exécution de leurs travaux et supprimaient les frais d'étapes (3). Dans le principe, ces compagnies ne devaient être formées que de vagabonds, et c'est ainsi que furent créées les compagnies de Novgorod et de Pskov, car ces derniers seuls devaient être entretenus par le trésor ; mais en 1828 on décida de garder dans les compagnies de discipline tous les condamnés à la

(1) *Archives du Conseil d'État* (1840). Dép. des Lois, n° 43. Les revues de la section traitant cette question sont du plus haut intérêt et par l'exactitude et par la richesse des renseignements fournis. von Holtzendorff dans la préface de son livre sur la déportation semble s'y être reporté.

(2) Règlement pour la formation des compagnies de détenus, 26 sept. 1826 ; II, *Collection complète des Lois*, n° 598.

(3) II, *Collection complète des Lois*, n° 1455.

transportation pouvant travailler, et c'est ainsi qu'en juillet 1830 on forma huit compagnies de discipline à Odessa et en Nouvelle-Russie avec des évadés, des vagabonds âgés de plus de 25 ans, et des condamnés à la transportation sibérienne pour avoir commis des crimes peu graves. On envoya aussi dans la suite à ces compagnies ou à celles qui se formèrent à Moscou, Brest-Litovsk, Kiev, Ekatérinoslav, les gens dont la peine de mort avait été commuée, les condamnés aux travaux de forteresse pour un certain temps ou à la reclusion dans une maison de force. On envoyait aussi dans ces compagnies les privilégiés, car ces derniers, avant 1842, n'étaient pas exécutés pour avoir commis des crimes très graves, mais simplement transportés. A noter aussi une décision intéressante du conseil d'État de 1838 établissant que « les vagabonds seuls sont aux compagnies de discipline pour un temps déterminé, et que tous les autres doivent y rester à perpétuité (1). »

Ce n'est qu'en 1845 que fut promulgué le règlement général sur les compagnies de détenus du Département des affaires civiles, se rattachant à la Direction des voies et communications et des monuments publics (jusqu'en 1863), car il fallait le rédiger, en tenant compte des nouveaux principes du code pénal (2), qui faisait des compagnies de discipline une peine correctionnelle, seulement pour les non-privilégiés. Quant à la seconde proposition émise en 1832 par le comte Bloudov et qui consistait à envoyer dans

(1) I, II, *Collection complète des Lois*, n° 11.238.
(2) II, II, *Collection complète des Lois*, n° 19.285.

le nord-est des gouvernements de Viatka et de Vologda, les transportés simples en les assignant pour quatre ou six ans comme ouvriers aux habitants, elle ne fut pas prise en considération, ni mise à exécution.

LÉGISLATION CONTEMPORAINE. ÉTAT ACTUEL DE LA TRANSPORTATION

Les rédacteurs du Code pénal russe devaient « coordonner (1) en un système méthodique les variétés de peines existantes » ; ils ne semblent pas y être parvenus, à en juger par le système pénal élaboré. On y trouve, en effet : des peines générales ou spéciales, des peines exclusives ou exceptionnelles ; néanmoins on peut les diviser en peines principales et en peines accessoires. Les peines principales se subdivisent à leur tour en peines capitales et en peines correctionnelles, ces dernières, dans la pensée du comte Bloudov, ne devaient être prononcées que contre les criminels susceptibles d'amendement, et les premières contre les criminels secondaires, récidivistes endurcis et incorrigibles qu'on devait rejeter hors la société, en leur enlevant tous les droits civils.

Les peines majeures sont : 1° la peine de mort ; 2° les travaux forcés en Sibérie (*katorga*) temporaires ou non ; 3° la transportation simple. Jusqu'en 1863 le condamné de classe non privilégiée recevait de plus la bastonnade prescrite par le code de 1845.

Les peines correctionnelles spéciales forment deux

(1) Maximovitch, *Des peines d'après les lois russes*, 1858.

séries parallèles, l'une pour les gens privilégiés, l'autre pour les non-privilégiés. Elles sont pour la première série : 1° la déportation simple à perpétuité, avec perte des droits civiques et des privilèges ; 2° la déportation, dans les provinces extrêmes de la Russie d'Europe (1). Et pour la seconde série : 1° Les compagnies de discipline de un et demi à quatre ans avec travail obligatoire ; 2° la prison de deux mois à deux ans.

Les peines correctionnelles communes sont : 3° la détention dans une forteresse de un mois à quatre ans et quelquefois plus (2) ; 4° la prison de deux à seize mois avec privation perpétuelle des droits aux privilèges pour les gens privilégiés, seulement en cas de crimes infamants; 5° les arrêts de un jour à trois mois; 6° l'amende ; 7° la réprimande, qui comprend trois variétés.

Chacune de ces peines, majeures ou correctionnelles, est divisée en degrés, de telle sorte que pour atténuer ou aggraver la punition le juge n'a qu'à franchir un ou plusieurs degrés de cette échelle des peines, ou qu'à monter (sauf quelques restrictions) d'une catégorie de peine à une autre. La détention dans une forteresse n'étant prononcée que dans des cas tout spéciaux indiqués

(1) Nous avons donné le nom de déportation à cette peine, bien qu'en Russie elle porte le nom de *ssylka* et très rarement celui de *vyssylka*, parce qu'elle atteint généralement des individus ayant commis des délits ou des crimes contre les institutions civiles ou religieuses de l'État. Ceux qui sont soumis à cette déportation sont des condamnés religieux ou politiques et non pas des criminels selon notre conception européenne, puisque le gouvernement russe lui-même n'y soumet que les gens privilégiés.

(2) Cette peine est appliquée pour des crimes n'ayant pas le caractère infamant tels que le duel.

par les lois, reste en dehors de cette échelle. Cette échelle comprend dix catégories de peines qui se subdivisent en trente-deux degrés.

Les peines accessoires sont : la privation des droits, la publication du jugement, l'interdiction de séjour dans les grandes villes, la surveillance de la police et la pénitence religieuse (1).

La peine de mort consiste dans la pendaison ou la fusillade pour les militaires, et les exécutions depuis 1881 ont lieu *intra muros*. Elle est prononcée : 1° pour crimes politiques (haute trahison contre l'Empire ou le tsar, trahison simple) (2); 2° pour certaines infractions aux règlements de quarantaine en temps de peste épidémique; 3° pour crimes militaires. Quant aux crimes de droit commun, même les plus graves ne sont jamais punis de la mort (3).

La transportation qui occupe le second rang dans l'échelle des peines majeures se divise en trois catégo-

(1) Il existe encore des peines spéciales contre les fonctionnaires pour délits commis à l'occasion de leurs fonctions : elles consistent dans l'exclusion du service, la destitution, la réduction du temps de service, la diminution des appointements, la réprimande, l'exhortation.

(2) Ces crimes sont punis de mort alors même qu'ils sont à un degré très lointain de la réalisation du dessein criminel ; ceux qui y participent et ceux qui les facilitent, même s'ils sont mineurs, sont punis de la même peine. De 1866 à 1889 il y a eu 70 condamnés à mort pour crimes politiques, mais 40 seulement ont été exécutés.

(3) La peine de mort fut supprimée par les oukazes d'Élisabeth de 1742, 1744, 1753, 1754. Il faut excepter la période de 1834-37, où la peine de mort put être prononcée par les gouverneurs de la Sibérie pour certains crimes commis par les transportés. Cependant depuis la loi de 1887 sur l'état de siège, les gouverneurs généraux peuvent renvoyer aux tribunaux militaires la connaissance de crimes de droit commun punissables de mort.

ries : les travaux forcés (*katorga*), la transportation simple et la déportation. Les deux premières catégories sont des peines majeures, la troisième n'est qu'une peine correctionnelle.

La distinction historique entre le travail forcé dans les mines, dans une forteresse ou dans une fabrique a disparu à l'époque contemporaine La demande de main-d'œuvre pénale diminua en effet avec la transformation en entreprises privées des fabriques autrefois exploitées par l'État. De même le travail dans les forteresses a cessé. Il ne reste donc plus que le travail des mines qui lui aussi est à la veille de disparaître ; car l'administration des domaines de la Couronne dont les mines dépendent ne trouve pas le travail des forçats très avantageux. Ce démembrement progressif de la transportation aux travaux forcés avait fait créer, de 1870 à 1880, sur différents points de la Russie, des maisons centrale dites *Prisons-Katorga*, où les forçats détenus en commun ne travaillaient pas, mais étaient soumis à un régime très sévère. La mortalité qui s'éleva jusqu'à 25 0/0 et les mauvais résultats obtenus firent abandonner ce projet et forcèrent l'État à chercher d'autres combinaisons.

Il se rendit maître de l'île de Sakhalïn (1) en rache-

(1) L'île de Sakhalïn est située dans la mer d'Okhotsk (océan Pacifique), sur le 140° méridien-est, entre les 45e et 55° parallèles nord. Elle n'est habitée que par 100 indigènes libres, tout le reste étant des forçats ; on peut donc dire qu'elle est devenue complètement une colonie pénale. Les avis sur l'île sont très différents, les uns lui attribuent toutes les qualités pour la colonisation, les autres tous les défauts ; le gouvernement est obligé néanmoins de fournir l'île : de blé, de seigle, de farine et d'autres produits venant d'Odessa, et il a de ce chef payé en 1884 à la Société de la flotte volon-

tant au Japon sa part de propriété, pour y installer les forçats qui furent occupés désormais à des travaux agricoles ou à l'exploitation de mines de charbon.

Les travaux forcés se divisent en plusieurs degrés d'après la durée : le terme minimum est de quatre ans, le plus long dépasse vingt ans pour les parricides seulement, qui ne sont dispensés des travaux qu'en cas d'incapacité absolue.

Il faut remarquer, en effet, que le droit pénal russe ne connaît pas la perpétuité pour les peines majeures, si ce n'est pour les parricides.

La transportation simple qui représente le mode de peine suivant comprend deux degrés : la transportation dans la Sibérie occidentale (capitale Tomsk, Tobolsk) et la transportation dans la Sibérie orientale (capitale Irkoutsk) qui est une sorte de colonisation forcée.

Ces transportés-colons sont répartis dans différentes communes, qui leur procurent des terres et exercent sur eux une sorte de surveillance tutélaire.

Au bout de dix ans le transporté-colon qui est devenu un bon agriculteur devient de plein droit membre de la commune. Malheureusement les communes manquant de confiance envers les transportés-colons et les tenant à l'écart, ces derniers quittent la commune, augmentent le nombre déjà grand des vagabonds, font du

taire plus de 150,000 roubles (environ 400,000 francs) L'île est dirigée par un gouverneur qui a sous sa dépendance trois commandants de cercle qui sont en même temps que chefs administratifs directeurs de prisons ; ils connaissent des affaires civiles et pénales simples avec comme second degré un tribunal maritime de cercle. Pour développer les foyers, les femmes condamnées aux travaux forcés sont également transportées depuis 1882.

crime leur profession, terrorisent la contrée et ne retournent dans leur commune qu'épuisés et incapables de tout travail ; ils deviennent alors une charge écrasante pour la commune. La statistique démontre que la moitié seulement des transportés-colons s'établit à demeure. A quoi doit-on ces insuccès ?

Aux raisons suivantes selon M. Foïnitski : 1° le manque de femmes et par suite le défaut de famille pour les transportés-colons ; la proportion des femmes est, en effet, de 14 0/0 non compris les femmes qui ont suivi leurs maris volontairement ; malheureusement les antécédents de la majeure partie de ces femmes ne leur permettent plus de créer une famille stable, et les femmes du pays n'ont guère d'inclination à épouser des transportés.

2° La pauvreté des transportés qui n'ont pas en moyenne plus de trois roubles pour commencer leur entreprise agricole.

3° L'incapacité juridique qui est un grand obstacle au développement d'une vie régulière chez les transportés.

4° Le mauvais état de santé et l'incapacité de travail chez 42 0/0 des transportés, et cette dernière circonstance tient à des causes multiples. On envoie en Sibérie des personnes de tout âge et de tout état de santé, qui font presque tout le voyage à pied et par étapes ; elles arrivent alors épuisées par les fatigues et s'habituent mal à la Sibérie dont le climat est tout à fait autre que celui de la Russie d'Europe, pour la même latitude.

Enfin la déportation qui est une peine correctionnelle spéciale pour les gens privilégiés consiste dans l'expulsion du condamné de son lieu de résidence

et dans son installation sur un point déterminé de la Sibérie ou des provinces extrêmes de la Russie d'Europe, avec défense de le quitter pendant une durée de douze années (1).

CONDITION JURIDIQUE ET ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTÉS

On édicta en même temps que le Code pénal, des règles nouvelles sur le travail des forçats (2) et un règlement sur les compagnies de discipline (3).

Les forçats sont divisés en trois catégories : 1° la catégorie des observés (*ispytouémye*) dans laquelle ils sont placés pour un à huit ans, suivant leur condamnation ; 2° celle des corrigibles (*ispravliaïouchtchiesia*) qui se recrute parmi les forçats qui ont donné des signes d'amendement dans la classe précédente. Dans cette catégorie on leur enlève les fers, on réduit la rigueur des travaux, on augmente le nombre des jours fériés, on leur accorde un très petit salaire (4), enfin au bout de un à trois ans, suivant les individus, on leur permet de vivre en chambre comme artisans ou même de se construire une maison sur un terrain appartenant à la fabrique ou à la mine à laquelle ils travaillent. Ils peuvent même se marier, et à cette occasion on leur remet en nature, autant que possible, un secours de

(1) Les déportés religieux, hérétiques, schismatiques, stoundistes, en un mot tous les dissidents (raskolniki) sont envoyés au Caucase parmi des populations musulmanes ou païennes.

(2) II, *Collection complète des Lois*, n° 19.284.

(3) II, *Collection complète des Lois*, n° 19.285.

(4) 1/10 du produit de leur travail.

première installation, et l'argent qu'ils ont gagné en travaillant ou qu'ils avaient en arrivant en Sibérie. Dix mois dans la seconde catégorie correspondent à un an de peine ; 3° la catégorie des transportés-colons. Ils passent dans cette classe quand ils ont accompli toute leur peine ou au bout de vingt ans quand le terme n'a pas été fixé. Quant aux incapables de travail, on les garde dans les prisons d'usines et dans les hospices.

Tous les transportés libérés sont réunis maintenant « en colonies » qui se rattachent toujours aux villages indigènes, car on ne crée plus maintenant de colonies d'État. L'administration remet au transporté une concession de terre située dans le canton qu'il doit habiter, et outre son pécule, un petit secours en cas de mariage ; mais elle l'abandonne complètement à ses propres moyens. Si un transporté ne réussit pas à s'établir de suite, il peut être loué par un indigène qui reçoit alors du gouvernement une subvention représentant la moitié des frais d'entretien du transporté pendant quatre mois.

Afin d'encourager le transporté-colon à s'installer, on l'exonère de tout impôt pendant trois ans et d'une partie seulement pendant les sept années suivantes. Pendant ces dix années il reste en surveillance et il ne peut pas quitter son village, même pour ses affaires, sans une permission spéciale. Mais au bout de ces dix ans il devient paysan d'État et soumis aux règles de surveillance générales ; cependant le temps d'épreuve peut être abrégé pour des actions d'éclat ou des services exceptionnels. L'admission du colon comme membre de la commune ne peut se faire que du consentement des autres paysans.

Les transportés ne peuvent être admis à s'occuper de commerce et d'industrie qu'avec l'autorisation des plus hautes autorités locales et que munis d'un certificat de bonne conduite, qui n'est délivré par la commune, dans la Sibérie orientale, qu'après trois ans de résidence continue. Les transportés-colons devenus paysans d'État peuvent aller et venir dans toute la Sibérie.

Pour encourager enfin les forçats et les transportés-colons à travailler, à faire des économies et pour sauvegarder les intérêts de leurs femmes et de leurs enfants, on leur permet de posséder et de jouir de quelques immeubles sur le lieu de la transportation (art. 773 du règlement sur la transportation). Et une fois devenus paysans d'État, les transportés jouissent des mêmes droits que les autres individus, si ce n'est qu'ils ne peuvent recueillir les biens qui leur sont légués. Ils recueillent les biens qu'ils ont achetés au nom de la section des transportés, ou qu'ils ont échangés avec l'autorisation de cette dernière. Mais quand ils changent de résidence ils doivent vendre leurs terres aux enchères publiques.

Les forçats en voie d'amendement (*ispravliaïouchtchiesia*) peuvent construire une maison sur le terrain de la fabrique qui leur a été assigné, et en jouir, mais ils ne peuvent pas en disposer de leur vivant ; à leur mort, elle passe à leur femme et à leurs enfants vivants en Sibérie, sinon elle fait retour à la section des transportés dont elle grossit le capital. Il en est de même pour leur mobilier.

Les droits matrimoniaux des transportés ont été réglés de la façon suivante : le mariage conclu avant le crime peut être rompu par la volonté du con-

joint non coupable. S'il a été rompu de la sorte ou s'il n'en existait pas antérieurement, le forçat dès qu'il entre en correction et le transporté-colon dès son arrivée en Sibérie, ou même pendant le voyage, avec une autorisation spéciale, peut conclure une nouvelle union. En règle générale les transportés peuvent se marier avec les personnes de toutes les classes de la société, exception étant faite pour les femmes qui pourraient par des unions avec des fonctionnaires éluder l'accomplissement de leur peine.

Ces différentes lois ont introduit sans contredit d'importantes améliorations dans la législation pénale russe ; chaque peine a été déterminée, d'une manière plus précise, on a établi entre elles une gradation, et le principe qui faisait acception des personnes a reçu le dernier coup par la suppression de l'enrôlement militaire forcé et par l'interdiction de commuer certaines peines en d'autres, eu égard à la condition du condamné. La transportation aux travaux forcés étant devenue une peine sévère, l'application en fut restreinte, et une part plus grande fut faite à la reclusion ; c'est alors qu'on augmenta le nombre des compagnies de discipline.

Mais le gouvernement se heurta bientôt à un obstacle sérieux pour le développement de ce mode de peine : l'absence de locaux convenables.

Les compagnies de discipline existantes regorgeaient de monde et on ne pouvait leur donner de l'extension par suite de la suppression des travaux exécutés autrefois par la main-d'œuvre pénale (1).

(1) Au 1er sept. 1847 il aurait dû y avoir dans les compagnies de

L'encombrement des maisons de force (1) était l'objet des plaintes continuelles de la société des prisons fondée depuis 1819, et des autorités locales ; aussi dès 1848 on dut envoyer dans les compagnies de discipline de Kronstadt ou en Sibérie les condamnés à long terme. Cet état de choses provoqua la revision complète du système pénal (2) à l'égard des condamnés à la reclusion pour un long temps. Le comte Bloudov demanda la suppression de la reclusion prolongée (3) et son remplacement par la transportation en Sibérie, sous la forme de relégation temporaire (4), en donnant à ces relégués le nom d'ouvriers installés. Ces projets servirent de base à la loi du 23 novembre 1853 qui a purgé les lieux de reclusion de tous les vagabonds et de tous les reclusionnaires à long terme en les envoyant en Sibérie. A l'heure actuelle la loi de 1853 n'est plus

discipline d'après les états 4,750 disciplinaires, et en réalité il y en avait 5,580, car rien que dans les 7 premiers mois de 1847 il était entré 2,707 disciplinaires. *Archives du Conseil d'État*, 1850, n° 76, 83.

(1) En 1848 il existait 31 maisons de force et de correction dans toute la Russie avec 3,285 individus. *Archives du Conseil d'État*, 1870, n° 76, 14.

(2) L'empereur Nicolas, très mécontent de l'encombrement des prisons, écrivit un jour en marge du rapport d'un gouverneur : « Voici les résultats du nouveau code. » Il aurait voulu envoyer en Sibérie tous les condamnés à plus de trois ans.

(3) Le comte Bloudov aurait voulu réduire la durée de la peine en mettant le condamné en cellule pendant un an et demi au maximum, et en l'envoyant ensuite en Sibérie ; mais l'empereur Nicolas renonça à cette innovation en raison des dépenses qu'elle aurait occasionnées

(4) Le ministre des Domaines Kisélev combattit la relégation temporaire en disant que les condamnés qui reviendraient de Sibérie amoindriraient par leurs récits la valeur intimidatrice de la transportation.

en vigueur que vis-à-vis des vagabonds qui sont confondus avec les transportés-colons.

En l'espace de cinquante ans le bagne (*katorga*) et la transportation simple se désorganisent complètement par suite de l'épuisement du gisement d'or qu'exploitaient les forçats et de la fermeture graduelle des mines et des fabriques d'État. Au début, les particuliers, directeurs de mines consentaient à prendre un nombre limité de forçats, mais dans la suite ils refusèrent; on fut donc obligé de les concentrer de plus en plus sur les centres miniers, principalement dans le district de Nertchinsk. L'administration à son tour, vers 1860, trouvant que la main-d'œuvre pénale n'était pas très profitable, la repoussa; on envoya alors les forçats soit dans la Karie où l'on exploitait un peu d'or, soit dans l'île de Sakhalin. Ceux enfin qu'on ne put placer furent enfermés dans les prisons centrales de l'empire (loi de 1865) où ils restaient complètement oisifs dans des chambrées communes généralement très insuffisantes. Quant à la transportation simple, par suite de l'absence des travaux pour les transportés-colons et de l'absence de surveillance, elle ne tarda pas à péricliter à son tour. Car la fermeture des fabriques entraîna forcément l'inobservation du règlement de 1832 sur les travailleurs de fabrique. En effet, les fabriques construites par les transportés-colons sur différents points de la Sibérie orientale et occidentale sont fermées les unes après les autres, à partir de 1835, à raison de leur mauvaise organisation et de leur entretien dispendieux. Vers 1840 on projeta aussi de former des compagnies coloniales de transportés sur le type des compagnies de discipline, mais les avis des autorités

de la Sibérie étant très partagés sur la question de leur utilité, cette mesure ne fut pas appliquée partout, ou du moins le fut sans succès (1). Les transportés s'inscrivirent en grand nombre alors dans la corporation des serviteurs afin d'échapper à toute surveillance et de vivre dans les villes où ils constituaient un péril sérieux, de sorte que cette inscription fut supprimée en 1831. La catégorie des colons se divisait en colons établis dans les villages d'État et en colons rattachés aux villages indigènes. A l'origine le gouvernement croyant au succès des colonies d'État avait donné à Lavïnski des sommes considérables pour les installer dans la Sibérie orientale (2); mais déjà en 1840 on était obligé de supprimer les fonctions d'inspecteurs et de surveillants des colonies. Les colons placés alors sous la surveillance peu vigilante de la police générale quittèrent en masse leurs habitations; et faute de colons on dut renoncer à la colonisation au moyen de villages d'État. On cessa bientôt de distribuer des secours pécuniaires à l'occasion des mariages de transportés avec des femmes libres faute de postulants, et l'inscription dans les villages indigènes ne fut plus qu'une simple formalité. Enfin sous l'influence du Code des peines, on réduisit les droits des transportés

(1) D'après le gouverneur général de la Sibérie orientale, Mouraviev-Amourski, l'essai fait de 1824 à 1826 avec une compagnie de routiers formée de transportés démontra qu'on ne pouvait « rien faire avec des individus d'une immoralité aussi grande ». Et c'est sur cette expérience que l'on s'appuya pour repousser, en 1848, la proposition de former des compagnies de 254 transportés pour construire des routes dans le district de Nijne-Oudinsk. Il en fut de même en 1855.

(2) On ne créa jamais de colonies d'Etat dans la Sibérie occidentale.

sibériens, en leur faisant défense d'acquérir des biens, ou en leur refusant les licences pour exercer un commerce ou une industrie (1). Dans de telles conditions, l'établissement des transportés sans famille (2) et sans fortune (3) livrés à la discrétion des indigènes et à leurs propres forces, déjà épuisés par un voyage pénible, était bien problématique. Un dixième à peine s'établit à demeure, les autres s'en vont avec ou sans permission vers des destinations absolument inconnues ; dans certains villages le nombre des transportés complètement disparus atteint la moitié, dans d'autres il dépasse ce chiffre. Parmi ceux qui sont sédentaires fort peu s'occupent de leurs travaux, et d'après les renseignements recueillis par la section de Tobolsk, il n'y aurait qu'une seule entreprise agricole sur 400 transportés. Il en résulte une augmentation considérable de la criminalité, et en général des crimes d'une extrême violence. Menaçant toujours la sécurité publique de la société, la transportation pèse lourdement sur la population, car elle nécessite l'entretien d'une forte police, de tribunaux et de prisons. On comprendra alors que la population libre n'ait jamais vu d'un bon œil les transportés, qu'elle les ait traités de vagabonds et de paresseux et qu'elle n'ait pas voulu les admettré volontiers dans ses foyers.

(1) Ce n'est qu'en 1879 que cette mesure fut modifiée.

(2) La proportion des femmes était inférieure au dixième des transportés, et encore ces femmes n'étaient guère capables de créer des foyers à raison de leur indignité.

(3) D'après les renseignements recueillis par le bureau de Tobolsk, transféré maintenant à Tioumen, la fortune de chaque transporté était en moyenne de trois roubles.

Le voyage en Sibérie s'effectue actuellement, partie à pied, partie en chemin de fer, en barges et en chars. L'itinéraire général passe par Moscou, Nijni-Novgorod, Kazan, Perm, Ekatérimbourg et Tioumen. Les transportés vont jusqu'à Nijni en chemin de fer dans des wagons spéciaux, ils descendent la Volga et remontent la Kama jusqu'à Perm en barges spéciales remorquées par des vapeurs. A Perm ils sont transbordés sur des wagons qui les conduisent au delà de l'Oural à Ekatérimbourg d'où ils gagnent Tioumen dans des chariots. Ils font en bateau le trajet de Tioumen à Tomsk, mais depuis Tomsk ils font la route à pied.

Ce long voyage coûte à l'État 1,250,000 roubles (3 millions et demi de francs environ) (1) par an pour le transport de 10,000 condamnés, sans compter les femmes et les enfants qui suivent volontairement les convois. En sorte que chaque transporté coûte en moyenne 125 roubles (340 francs) non compris les frais d'administration, de surveillance et les dépenses pour les prisons-entrepôts. Il faut ajouter en outre les frais d'entretien et de transbordement des transportés, qui en Sibérie sont à la charge des populations et qui portent à 300 roubles le prix du transport de chaque condamné. Il faut noter encore qu'il y a plus de 2,000 malades en route, 200 morts, et plus de 350 évadés par an.

Les forçats qui vont à Sakhalïn sont embarqués à Odessa sur les vapeurs de la flotte volontaire qui les transportent par mer sans transbordement jusqu'à l'île. On a payé en 1884 pour la traversée et la nour-

(1) *Rapport de la Direction générale des Prisons*, 1884, p. 117.

riture de 1,101 forçats et du personnel de surveillance plus de 250,000 roubles (700,000 francs environ) à la Compagnie de la flotte volontaire; soit 225 roubles par forçat (1).

Depuis 1859 on n'envoie plus dans la Sibérie occidentale de forçats, mais seulement des transportés temporaires (200 environ par an) et des gens expulsés de leurs communes ou des administrations (environ 6,000 par an), non compté 4,000 femmes et enfants qui s'expatrient volontairement. Les transportés-colons sont dirigés sur la Sibérie orientale; les forçats (il y en a jusqu'à 1,700 par année) sont répartis entre l'île Sakhalïn (il y avait le 1er janvier 1885, 3,004 hommes et 388 femmes), la Transbaïkalie et quelques maisons centrales encore ouvertes. Le nombre des forçats atteignait en 1884 le chiffre de 9,000 individus. Quant au nombre total des transportés-colons, il ne peut pas être établi bien exactement, mais il dépasse certainement 4,000 hommes par an (2).

(1) *Rapport de 1884*, pp. 128-131.

(2) D'après Anoutchïn, *Enquête sur la proportion des transportés en Sibérie*, Saint-Pétersbourg, 1873, il y a eu dans l'espace de 20 ans, de 1827 à 1847, 159,755 personnes transportées, soit une moyenne de 7,000 par an. Or le comte Spéranski avait organisé la transportation en se basant sur le chiffre de 2,500 personnes par an. Sur ces 159,755 transportés, il y a 79,846 condamnés judiciairement et il y a 79,909 exilés par voie administrative. Le ministère de l'intérieur a publié le tableau suivant, sujet à critique. (Voir Tagantsev. *Leçons de droit pénal russe*, 1887-1892. Tome IV, p. 126.)

Années	Total	Moyenne	Années	Total	Moyenne	Années	Total	Moyenne
1807-13	14.245	2.035	1839-43	38.349	7.670	1869-73	73.448	14.600
1814-18	12.371	2.476	1844-48	31.285	6 257	1874-78	91.921	18.384
1819-23	22.848	4.570	1849-53	37.820	5.566	1879-83	86.156	17 231
1824-28	35.219	11.044	1854-58	37.307	7.461	1884-86	51.299	17.256
1829-33	36.703	7.341	1859-63	42.094	8.419		Soit de :	
1834-38	41.154	8.231	1864-68	60.589	12.118	1807-86	742.299	9.028

Les efforts énergiques du gouvernement ont réussi à mettre un peu d'ordre dans la transportation avec travaux forcés. Les forçats de l'île Sakhalīn sont occupés soit à l'extraction de la houille (300 h. environ), soit à des défrichements, soit à la construction de routes, soit à des travaux agricoles.

D'après M. M. N. Galkïn-Vrasskoï Directeur général des prisons, la loi du 15 mai 1884 a créé une organisation plus régulière en faisant des directeurs des bagnes des chefs de district aussi ; elle a réorganisé le bagne de Nertchinsk. On avait de même organisé dès 1878, dans certaines fabriques d'État, des travaux pour les forçats. On n'épargna pas non plus l'argent pour installer les forçats libérés dans le voisinage des centres où ils avaient été employés : en Transbaïkalie comme à l'île de Sakhalïn. Quant aux transportés-colons, le gouvernement a renoncé à s'occuper d'eux vu leur nombre toujours croissant (1). Cette impuissance explique le nouveau courant qui se produit en Russie en faveur de la limitation de la transportation simple ou plutôt pour la suppression de la déportation administrative.

De 1884 à 1886, sur 100 transportés il y a eu 32.20 condamnés judiciairement ; 28,000 exilés administratifs ; 32.80 membres de la famille suivant librement les transportés.

(1) Sur 1,000 transportés voici quelle est la répartition :

392	condamnés par sentence judiciaire, dont 188 vagabonds.
182	libérés de prisons repoussés par leurs communes.
73	expulsés par leurs communes.
25	déportés administratifs.
328	transportés volontaires.
1,000	

Voici comment s'exprime en terminant M. Foïnitski : « L'expérience que la Russie a faite de la transportation au cours de plusieurs siècles a fait seulement ressortir les sombres côtés de cette pénalité. Elle est en effet très coûteuse et elle a une influence malsaine sur le développement de la Sibérie. »

Le professeur Tagantsev se prononce formellement contre cette façon de voir : « Il ne faut pas conclure, dit-il, de l'expérience faite en Russie que la transportation n'est pas applicable comme mode de peine, mais simplement que l'organisation actuelle de la transportation ne répond pas à ses fins et qu'une réforme radicale s'impose. » Cette dernière manière de voir semble être aussi celle du gouvernement, qui depuis une dizaine d'années a institué une série de commissions pour étudier la question. L'une d'elles présidée par M. Grot, conseiller d'État, a fait admettre ses conclusions par le conseil d'État qui en 1879 a proposé la suppression de la déportation administrative sauf pour les crimes ecclésiastiques, mais le maintien de la transportation simple pour les vagabonds. Une autre commission instituée en 1880 sous la présidence du ministre de la justice (MM. Nabokov et Manasséïn) et du chef de la section de législation (MM. le prince Ourousov, le sénateur Frisch et actuellement le secrétaire d'État Mouraviev) et composée de MM. Foïnitski, Nekloudov, Rosen, Sloutchevski et Tagantsev, a été chargée d'unifier et de relier toutes les parties du code pénal, qui offre le spectacle de plusieurs couches superposées dont chacune, sans lien avec la précédente, est le résultat d'une époque distincte de l'histoire.

Cette commission officielle a publié une partie de ses travaux et voici ses conclusions sur la transportation : suppression de la déportation administrative, mais maintien de la déportation pour crimes contre l'Église orthodoxe. Exécution des travaux forcés dans les prisons de Russie et transport en Sibérie des forçats à l'expiration de leur temps de peine (1).

(1) Iadrintsev. *La Sibérie comme colonie*, 1882.— Iadrintsev. *La commune russe dans les prisons et à l'exil*, 1872. — Maximov. *La Sibérie et les travaux forcés*, 1867. — Voyez dans la *Revue pénitentiaire* : Schmourlo. *Le Système des peines d'après le Code pénal russe*, novembre 1889, et les articles de M. Boullaire sur : *le régime pénitentiaire en Russie*, mars 1886. *L'administration générale des prisons*, mars 1891-juillet 1892.

DES DIVERS SYSTÈMES DE TRANSPORTATION

PRATIQUÉS OU PRÉCONISÉS PAR LES AUTRES PEUPLES D'EUROPE

Il importe pour se faire une idée complète de la transportation de connaître l'opinion des pays qui, sans l'appliquer sur une aussi vaste échelle que l'Angleterre, la France et la Russie, s'en sont néanmoins occupés. Les uns, comme les Pays-Bas, l'Espagne et le Portugal, grâce à leurs vastes colonies, ont pu l'appliquer ; les autres, comme l'Allemagne et l'Italie, faute de cette ressource, ont été réduits à l'étudier théoriquement.

Nous passerons donc très rapidement en revue les principaux systèmes qui ont été préconisés dans ces différents pays.

La Chambre des Communes adressa en 1856 (1) aux gouvernements étrangers un questionnaire sur le système pénal, et ceux-ci dans leurs réponses marquèrent en général leurs préférences pour la transportation, tout en regrettant qu'elle ne fût pas toujours possible dans la pratique. La Belgique elle-

(1) *Third report from the select committee on transportation, house of commons*, 1856 (Rapport des commissions parlementaires sur la transportation des criminels, 27 mai, 20 juin, 11 juillet 1856), in-folio, Londres, 1856.

même qui, faute de colonies, ne pouvait l'appliquer, se prononçait cependant en sa faveur (1).

L'Autriche répondit que la question de la transportation avait été soulevée chez elle, mais qu'elle n'avait pas abouti à cause des difficultés d'exécution et parce qu'il n'y avait pas urgence. La question fut aussi plusieurs fois discutée en Prusse, mais toujours sans effet, le gouvernement arguant de son absence de colonie et de l'insuffisance de force navale pour empêcher le retour des transportés dans la métropole. Il en fut de même pour la Bavière, Lubeck, Brême, la Toscane et la Norvège.

Le Portugal répondit qu'il transportait chaque année en moyenne 260 hommes accomplissant aux colonies leur service militaire ou obligés à une résidence fixe, surveillée, et qui à l'expiration de leur peine pouvaient revenir dans leur patrie. Le gouvernement portugais jugeait cette mesure ainsi appliquée, salutaire et capable d'amender les criminels (2). La France, la Hollande et l'Espagne ne répondirent pas. Il ressort donc de l'ensemble de ces réponses que la transportation était encore, de 1850 à

(1) Le gouvernement belge faisait remarquer alors qu'avec des colonies la transportation pouvait être un complément utile du système pénal. Appliquée d'une part aux criminels d'habitude, elle assurerait la sécurité de la métropole, et appliquée d'autre part aux criminels primaires, elle pourrait faciliter puissamment le relèvement du condamné en le reclassant dans un milieu tout à fait nouveau. Et le gouvernement belge voyait la réalisation de cette première fin de la transportation dans l'émigration forcée. D'après lui la transportation devait être obligatoirement liée à la reclusion.

(2) Voyez : *Third report from the select committee on transportation, House of commons*, 1856, page 51-72.

1860, considérée comme la mesure la plus énergique pour combattre les criminels, car elle assurait pleinement la sécurité de la métropole et amendait les coupables. Par suite de l'ignorance où l'on était de la transportation australienne, on crut généralement que la transportation était un excellent moyen de coloniser les possessions éloignées et que l'exécution en était très facile. La colonie semblait une prison naturelle, parfaitement installée, préservant beaucoup mieux la société que les hautes murailles et les verrous des prisons.

Ces considérations jointes au mauvais état des prisons dont l'amélioration eût entraîné de grandes dépenses expliquent la faveur dont jouissait la transportation dans tous les pays. Les gouvernements qui avaient des possessions éloignées auraient cru manquer d'opportunité en n'y occupant pas leurs criminels aux travaux publics, au service militaire ou simplement à la culture. Outre l'Angleterre, la mesure était en vigueur en Hollande, en Espagne, en Portugal et dans les colonies qui envoyaient leurs criminels dans des contrées plus éloignées et moins peuplées (1). Même les États qui n'avaient pas de possessions d'outre-mer essayaient d'appliquer la transportation soit comme peine capitale en concluant à cet effet des traités avec les gouvernements étrangers, soit en organisant l'émigration des libérés (2).

A l'heure actuelle l'opinion publique a changé à l'égard de la transportation, et son importance est

(1) E. de Blosseville. *Histoire des colonies pénales de l'Angleterre dans l'Australie*, in-8° ; Paris, 1831. — Evreux, 1859.

(2) Holtzendorff, *ouv. cit.*, pp. 708-709.

devenue secondaire dans l'échelle des peines. Elle n'est plus appliquée qu'en France, en Espagne et en Portugal et elle y perd de jour en jour du terrain (1). Il est vrai qu'elle a trouvé des défenseurs énergiques dans d'autres États, mais ces voix sont isolées.

En Angleterre l'engouement pour la transportation avait cessé vers 1830-40, et c'est alors qu'on en détacha certaines parties pour les appliquer avec précision.

*
* *

Après l'Angleterre, le mouvement de réaction contre cette peine se produisit en Suède où certains préjugés sociaux, d'ailleurs promptement dissipés par le roi de Suède, alors le prince Oscar (2), avaient poussé quelques membres du Parlement à réclamer cette mesure.

« Au premier coup d'œil, écrit le prince Oscar, ce système (la transportation) paraît offrir le précieux avantage de purger le pays des malfaiteurs, sans entraîner la nécessité d'imposer silence à la voix de l'humanité, en sorte que les exigences de la justice et de la prudence seraient satisfaites. Mais en y regardant de plus près on ne tarde pas à découvrir les vices de ce système au point de vue du droit et les difficultés dont son exécution est entourée. J'en indiquerai les

(1) On s'occupe en Espagne de la réforme des prisons et on a proposé la suppression de la transportation : De Alfaro. *Observations sur le système pénitentiaire*. Paris, 1864. Cet auteur voudrait conserver la transportation seulement pour les criminels graves, pp. 115 et suiv.

(2) (Le roi) Oskar de Suède et de Norvège. *Des peines et des prisons*, in-8, Paris, 1872, pages 23 et suivantes.

principales : quelle classe de criminels doit être soumise à la déportation ? Ceux qu'un jugement prive de la liberté pour le reste de leur vie ; mais le nombre en est peu considérable. Puis ceux qui sont condamnés à la détention pendant un certain temps; mais comment feront-ils pour revenir d'une contrée lointaine dans leur patrie ? Et lors même qu'ils y reviendraient, seraient-ils meilleurs pour avoir traversé les mers et visité des pays étrangers, en compagnie d'une bande de criminels ? »...

« On dira peut-être que l'avantage de l'État se trouve précisément dans ce fait qu'une condamnation à la déportation pour un certain temps bannit en réalité le criminel pour toujours. Mais alors cette législation blesse encore, et très gravement, le principe sacré d'après lequel la peine doit être en juste rapport avec le délit. Et comme en général toute violation des principes du droit emporte sa punition, l'État aura ainsi encouragé le criminel à commettre dès l'abord le crime le plus grand qui soit puni de la déportation (les suites étant d'ailleurs toujours les mêmes) et à se rendre, par conséquent, plus dangereux encore pour la sûreté publique. On voit donc que le système de déportation n'offre pas tous les degrés nécessaires pour l'équitable répression des crimes en raison de leur gravité.

« Mais si la déportation se présente comme une peine injuste à cause de son manque de gradation, elle n'est pas moins inique au point de vue de l'importance différente que cette peine a pour tel ou tel individu. En effet, la déportation n'est qu'un faible châtiment pour celui qui a déjà déchiré tous les liens

qui l'attachaient à la famille et à l'État ; son attention est captivée par des objets nouveaux, inconnus, qui ne le laissent pas venir à résipiscence, étouffent peu à peu ses remords, tandis que la déportation est la peine la plus cruelle pour le malheureux qu'elle sépare, peut-être à jamais, de tendres parents, d'amis, d'une chère patrie. Et lequel de ces deux hommes est le plus à craindre pour la sûreté publique ? Est-ce celui qui, dans un étroit égoïsme, ne pense qu'à son propre intérêt, ou celui qui, bien que faible et coupable, est encore attaché à la société par des liens nombreux ? Dès lors la peine n'agit-elle pas d'une manière tout à fait inégale et ne frappe-t-elle pas le plus fortement celui qui est le moins dangereux ? »

La transportation n'a pas d'ailleurs assuré la sécurité de l'Angleterre, puisqu'on constate une progression ascendante des crimes contre la propriété, du jour où ces actes criminels ont été punis de la transportation.

Si donc l'Angleterre a continué à transporter après 1832, c'est, selon le roi de Suède, parce qu'elle n'a pas voulu perdre complètement le fruit des dépenses considérables qu'elle avait faites pour installer des colonies pénales. Enfin, le plus grave défaut de la transportation, c'est qu'elle coûte trop cher, et le prince Oscar, s'appuyant sur les chiffres recueillis par la commission de Molesworth, conclut qu'elle est encore plus coûteuse que la prison et il termine ainsi :

« A mesure que la civilisation transforme les idées de droit, les peines corporelles disparaissent et, dans tous les pays, la législation pénale prend un caractère plus noble, plus chrétien. Nous voyons les gouvernements qui pensaient d'abord supprimer les crimes

d'une façon violente, en torturant ou en exécutant les criminels, ou qui croyaient éviter les soucis de la régénération morale des criminels en payant leur coûteux transport par delà les mers, revenir petit à petit à une conception plus exacte de leurs devoirs, et contraints par les événements à donner la préférence à des peines qui agissent plus sur l'âme du condamné. »

Les critiques du prince de Suède portèrent le dernier coup à la transportation, et dès 1856 le gouvernement suédois pouvait dire, en réponse à la question de la commission parlementaire anglaise, que l'opinion publique était défavorable à la transportation, y voyant une peine inefficace (*unsatisfactory punishment*) et fort coûteuse (*very costly*) pour un État ne possédant pas de colonies (1). Cette réponse était, en effet, l'écho fidèle de l'opinion de la Suède qui a assuré depuis le triomphe de la réforme pénitentiaire. Un célèbre criminaliste suédois, M. K. d'Olivecrona, écrivait en 1874 à M. Beltrani-Scalia : « Je ne connais pas dans ma patrie un seul jurisconsulte qui soit partisan de la transportation (2), bien que la Suède puisse disposer d'une des Antilles », et conséquemment il approuve la suppression du bannissement dans le nouveau code suédois (3).

* * *

Dans les Pays-Bas, l'opinion publique est toujours favorable à la transportation, et un partisan de cette

(1) *Third report of the committee*, 1856, p. 71.
(2) Voyez plus loin l'opinion de M. Schönmeyr.
(3) Beltrani-Scalia, *la Deportazione*, pp. 89-99, Rome, 1874.

peine, van Rosenthal, a même été quelque temps ministre de la justice. Néanmoins, malgré le très grand intérêt que le gouvernement avait à peupler ses possessions des Indes et en particulier l'île de Bourou (1), il dut y renoncer après un examen attentif de la question. C'est ainsi que ce système pénal est tombé en désuétude, bien que la question soit restée à l'ordre du jour (2). Les circonstances et les considérations qui ont amené ce résultat sont néanmoins intéressantes à connaître. La législation pénale en vigueur alors (3) dans les Pays-Bas datait de l'occupation française, c'était le code de 1810, sauf en ce qui concernait la déportation, qui ne fut jamais pratiquée. Dans un intérêt colonial, le gouvernement dirigea vers les Indes, l'émigration d'abord, puis les criminels de droit commun, condamnés aux travaux forcés ; mais il fut obligé d'y renoncer à cause du climat, meurtrier pour les Européens quand ils se livrent à un travail

(1) Grande île encore peu connue située à l'extrémité sud-ouest de l'archipel des Moluques. « Les Néerlandais la comprennent dans leurs possessions orientales du grand archipel asiatique ; mais c'est une possession plus nominale qu'effective. Ceux qui l'ont vue de près néanmoins lui croient un avenir colonial sérieux. » (Vivien de Saint-Martin.)

(2) Voyez les ouvrages de Baumhauer, Grevelink Pols, van West.

(3) Le code pénal actuel des Pays-Bas (*Wetboek van Stafrecht*) qui date du 3 mars 1881, mais n'a été mis en vigueur que le 1er septembre 1886, est une œuvre vraiment originale, très intéressante à connaître ; il a été traduit en français et annoté par Willem Joan Wintgens dans *Collection des principaux codes étrangers ;* publiée par les soins du Comité de législation étrangère au ministère de la Justice, in-8°, Paris, 1883.

Voyez la savante étude de G. A. van Hamel : *les Pays-Bas et leurs colonies*, dans le premier volume de *la Législation pénale comparée*, publiée par F. van Liszt ; Berlin, 1894.

pénible. Ainsi, les soldats néerlandais de l'armée des Indes, condamnés à des peines sévères, étaient renvoyés dans la métropole, parce que sur les lieux ils n'auraient pu supporter le régime des travaux forcés. Or, n'ayant pas d'autre colonie plus salubre, les Pays-Bas durent renoncer à la transportation. C'est en 1858 seulement que la commission royale se prononça définitivement contre l'application ultérieure de cette peine. Grevelink, dans sa correspondance avec Beltrani-Scalia, se déclare partisan des travaux agricoles et des travaux publics pour les forçats afin d'assurer la sûreté de la métropole et le relèvement des condamnés ; mais en même temps il faisait une réserve essentielle pour les Pays-Bas. « Il est injuste, disait-il, de soumettre à la transportation dans des contrées tropicales où ils trouveront la mort à bref délai, des individus qui n'y sont pas condamnés réellement. »

Le docteur Pols, procureur général de la haute cour militaire, d'après les renseignements détaillés qu'il s'est procurés, se prononce en principe contre la transportation. A ses yeux elle n'est pas une peine simple, elle se compose de deux parties, de deux châtiments : la reclusion avec travail forcé et le bannissement, en d'autres termes la rigueur de la reclusion est renforcée par l'exil ; or cette aggravation de la pénalité est mauvaise à bien des points de vue. Le bannissement, en effet, n'est pas également rigoureux pour tous ; bien plus, cette sévérité est en raison inverse de l'immoralité du coupable et du dommage qu'il cause à la société. Le bannissement paralyse l'énergie, les forces morales et spirituelles du condamné plus que toute autre peine et va ainsi contre la fin éducatrice du châ-

timent. Enfin Pols démontre par l'expérience des autres États que l'organisation de la reclusion et des travaux forcés loin de la métropole et du contrôle de l'opinion publique, ne peut jamais être satisfaisante. Les rapports faits au congrès de Stockholm concernant les colonies néerlandaises confirment cet abandon définitif de la transportation par les Pays-Bas (1).

*
* *

Dans les pays qui comme la France ou l'Espagne ont conservé plus vivaces les principes du droit romain, la transportation a trouvé des conditions plus favorables à son développement. Plus que tous les autres peuples les Wisigoths subirent l'influence des idées et du droit romain (2). Dans leurs codes de lois, dès le VIIe siècle, on rencontre l'expression du principe d'ordre public, substitué au bon plaisir et à la justice personnels. Le système pénal des Wisigoths (3) distinguait les hommes libres des non libres; il connaissait la peine de mort, la transportation, les travaux forcés, les châtiments corporels, la reclusion et les amendes pécuniaires. La transportation existait

(1) *Le congrès pénitentiaire international de Stockholm*, 1878. II, pp. 146, 517. A. Rivière, *la Transportation hollandaise*. Revue pénitentiaire. Paris, janvier 1890.

(2) Du Boys, *Histoire du droit criminel de l'Espagne*, Paris, 1870 ; marquis de Blosseville, *Histoire de la colonisation pénale et des établissements de l'Angleterre en Australie*, Paris, 1859, I, pp. 8 et suiv.

(3) *Los codigos españoles concordados y anotados* (Les codes espagnols mis en ordre et annotés), Madrid, 1822-73. V. Bluhme, *Zur Textkritik des Westgotenrechts*, 1872. Ernest Rosenfeld, *le Droit pénal basé en grande partie sur les institutions visigothes*, dans le premier volume de *la Législation pénale comparée*, publiée par Fr. von Liszt ; Berlin, 1894.

sous une double forme : la première était accompagnée de la privation de tous les droits civils et de la confiscation des biens, la seconde se bornait au bannissement perpétuel ou quelquefois même temporaire. Pour les non privilégiés, dont faisaient partie les juifs et les esclaves, on appliquait largement les peines corporelles et les travaux forcés.

Le moyen âge, qui avait besoin de galériens pour ses flottes, connut les travaux pénibles où la discipline était atroce ; mais l'Espagne appliqua en outre les travaux de carrières ou de mines et envoya parfois ses condamnés dans des îles lointaines pour y travailler. Les îles Canaries, dès le XVI[e] siècle, ont passé pour des pays peuplés de criminels dangereux. Christophe Colomb ne trouvant pas de marins volontaires, sollicita de Ferdinand et de la reine Isabelle le droit d'embarquer des criminels et des débiteurs insolvables.

L'Espagne ayant un grand nombre de forts (*presidios*) sur les côtes d'Afrique et d'Amérique, y transportait ses criminels ; elle les forçait à travailler et à entrer en relation avec les tribus indigènes, ce qui n'était pas toujours sans danger.

La législation actuelle de l'Espagne a conservé la transportation. Le code de 1870 (1) qui reproduit celui de 1848 (2) divise les peines en cinq groupes :

(1) *Codigo penal reformado, mandado publicar provisionalmente en virtud de autorisacion concedia al Gobierno por la ley de 17 de junio de 1870* (Code pénal revisé de 1870). Madrid, 1870. Laget-Valdeson, *Théorie du Codigo penal español comparée avec la législation française*, deuxième édition, Paris, 1881.

(2) Bogorodskii, *Esquisse historique de la législation pénale en Europe*, Kiev, 1862, p. 73, III. — Codigo penal des 19 mars 1848 et 21/22 septembre 1848.

1° peines : majeures (*penas aflictivas*) ; 2° correctionnelles (*penas correcionales*) ; 3° légères (*penas leves*) ; 4° peines communes aux trois groupes précédents, comme les amendes et les cautions ; 5° peines accessoires (*penas accesorias*).

Les peines majeures comprennent : la peine de mort, la reclusion perpétuelle (1) avec les fers (*cadena perpetua*), la reclusion perpétuelle simple (*reclusion perpetua*), la transportation à perpétuité (*relegacion perpetua*), le bannissement à perpétuité (*extranamiento perpetuo*), la reclusion temporaire avec ou sans les fers, la transportation à temps, le bannissement temporaire, la détention sévère dans une forteresse (*presidio mayor*), l'emprisonnement sévère (*prision mayor*) et l'internement (*confinamiento*). Ces peines entraînent la privation des droits civiques à perpétuité ou à temps et quelquefois dans les cas graves l'interdiction civile et la dégradation ; en fait, la transportation et le bannissement ne privent que de la jouissance des droits politiques, à temps ou à vie. Mais en général le système des privations de droits est excessivement compliqué dans le code espagnol, parce qu'il admet des degrés à l'infini (*minimo*, *medio*, *maximo*) dans les nombreuses échelles de peines. A côté de ces peines il en existe d'autres déterminées, qui ne sont pas laissées à l'arbitraire du juge, telles que la transportation et le bannissement qui sont édictées formellement par l'article 92 de la loi.

(1) En général pour les peines perpétuelles au bout de 30 ans la grâce est accordée, excepté le cas d'indignité (article 29, § 1) ; pour les fers, la transportation et le bannissement, la durée maxima est de 10 à 20 ans.

Ce qui, en dehors des privations de droits et de la durée, établit des distinctions entre les peines majeures : c'est le lieu de leur accomplissement, la nature, l'obligation des travaux et le degré des restrictions faites à la liberté du condamné.

Les condamnés aux fers portent une ou plusieurs chaînes attachées de la ceinture aux pieds et exécutent des travaux durs et pénibles pour l'État sans jamais recevoir de rémunération. Les condamnés à perpétuité sont envoyés soit en Afrique (1), soit aux îles Canaries, soit enfin dans les possessions espagnoles d'outre-mer (art. 106) ; les condamnés aux fers à temps accomplissent leur peine dans les forteresses (*presidios*) de l'Espagne, des îles Baléares ou des Canaries, avec les condamnés à la détention dans une enceinte fortifiée (*presidio mayor*) qui n'ont pas de fers et reçoivent une rémunération de leur travail (art. 114). Tous les travaux ont lieu en plein air ou dans des ateliers suivant les besoins, mais le tribunal peut interdire les travaux extérieurs pour les condamnés aux fers. La transportation à vie et à temps s'applique dans les colonies éloignées d'outremer (*ultramar*) sur des points déterminés. Les transportés ont le droit de s'occuper librement dans.

(1) Ceuta, Melilla Alhucemas, Peñon de la Gomera et les îles Chafarinas, sont les principaux lieux où s'exécutent les peines des fers, de la reclusion perpétuelle. La reclusion temporaire peut s'accomplir dans ces mêmes lieux par ordonnance ministérielle spéciale ; mais en général elle a lieu à Carthagène, Santoña San-Miguel de los Reyes de Valence et Tarrazone. Les femmes ne subissent pas la peine des fers qui est remplacée par la reclusion ; de même le condamné aux fers âgé de plus de 60 ans subit les fers en Espagne dans une forteresse, à Burgos ou à Chinchilla.

un certain cercle qui leur est fixé, mais ils restent toujours sous la surveillance des autorités (art. 111). Les bannis à temps ou à vie sont expulsés du territoire espagnol (art. 111 et 112). La prison est accomplie dans des établissements construits à cet effet en Espagne (1), aux Baléares ou aux Canaries (*prison mayor*), l'emprisonnement correctionnel a lieu dans l'arrondissement du tribunal qui a prononcé la condamnation (*carcel de la audiencia*). Les prisonniers peuvent se livrer à des travaux à leur profit, à condition que la nature n'en soit pas contraire à la discipline ; ceux qui ne peuvent couvrir les frais de leur entretien et de l'amende à laquelle ils ont été condamnés sont employés à des travaux obligatoires (art. 115) ; enfin les condamnés à l'internement sont transportés aux îles Baléares ou aux îles Canaries où, sous la surveillance des autorités, ils jouissent d'une entière liberté, car le tribunal tient souvent compte de leur ancienne profession pour désigner leur lieu de résidence afin qu'ils puissent plus facilement subvenir à leurs besoins. Les plus dignes sont fréquemment admis à prendre du service militaire. Au dernier échelon (*grado*) des peines restrictives de liberté, on trouve dans le code espagnol l'interdiction de séjour, qui est la défense d'approcher de certaines localités dans un rayon fixé par le jugement et qui va de 25 (minimum) à 250 kilomètres (maximum) (art. 116; 61).

En résumé, l'Espagne applique largement la trans-

(1) L'emprisonnement sévère a lieu dans des établissements spéciaux à Burgos, Chinchilla, Grenade, Ocaña, Puerto de Sainte-Marie, Saint-Augustin de Valence, Valladolid et Saragosse.

portation et en connaît beaucoup mieux les diverses formes que n'importe quel état de l'Europe occidentale. Dans son système si compliqué de code pénal, la prison n'est qu'au second plan, laissant à la transportation la première place (1).

*
* *

La peine de la transportation est restée encore en faveur en Portugal, où elle est préconisée par des criminalistes éminents comme MM. Ferreira de Lima et Levy Maria Jordão. Elle est appliquée depuis très longtemps et presque sans exception sur les côtes d'Afrique (2).

(1) Maximo del Campo, *Les restes de la transportation espagnole au Chili*. Revue pénit., janvier, 1890. — Lastres, *Satistique des bagnes espagnols* (Revue pénit. juin 1889). P. Baillière, *Les presidios espagnols*. (Revue pénit. avril 1895).

(2) *Codigo penal* (Code pénal du 10 déc. 1862), 7e édition ; Lisbonne, 1877. Levy Maria Jordão, *Commentaire du code de* 1852, 4 vol. in-8° ; Lisbonne, 1853.

Le code pénal de 1886 a complètement modifié l'ancien système des peines tel qu'il avait été organisé par le code de 1852 et les lois de 1867 revisées en 1884. Pour toutes les peines qu'il appelle majeures par opposition aux peines correctionnelles, le code combine l'emprisonnement majeur (*prisão maior*) cellulaire avec la transportation dans une colonie pénale d'outre-mer (*degredo*), l'une succédant à l'autre. La peine la plus rigoureuse, celle qui remplace la peine de mort de 1852 et l'emprisonnement cellulaire perpétuel de 1867, consiste en 8 années de cellule suivies de 20 ans de transportation dont 2 peuvent être remplacées au gré du juge par de la prison. Les peines majeures comportent 4 degrés après celui-là : 8 années de cellule suivies de 12 ans de transportation, puis respectivement six et dix, quatre et huit et enfin de deux à huit ans de cellule sans transportation. J. J. Tavares de Medeiros, *le Portugal*, dans le premier volume de *la Législation pénale comparée*, publiée par von Liszt ; Berlin, 1894.

Dans le code pénal portugais de 1852, la transportation avait été placée au sommet de l'échelle des peines majeures (*maiores*) (art. 29), rang qu'elle a conservé jusqu'à maintenant; mais dans le code de 1852 la prison comme peine spéciale ne la précédait pas et se divisait en transportation perpétuelle et transportation temporaire de trois à quinze ans (1).

En outre on tenait compte du lieu d'exécution de la peine qui était l'Afrique orientale, quand il y avait des circonstances aggravantes, et qui était l'Afrique occidentale dans les autres cas (2).

En vingt-huit ans, de 1837 à 1864, le nombre des transportés fut de 7,501 hommes et 208 femmes, soit une moyenne de 275 individus par an. On ne transportait que les condamnés dont la santé était reconnue assez forte après examen médical. Dans la colonie ils exécutaient des travaux forcés publics et la moitié de leurs salaires était seule retenue pour couvrir les frais d'hôpital. A l'expiration de leur peine ils pouvaient retourner dans leur patrie s'ils en avaient les moyens.

Dans la commission instituée en 1864 (3) pour la revision du code pénal et dont MM. Jordão et Ferreira étaient membres, on demanda que la transportation fût appliquée comme mesure complémentaire de la

(1) Article 35 : Le criminel condamné à la déportation (*degredo*) sera envoyé dans une colonie d'outre-mer pour y rester toute sa vie, si la déportation est perpétuelle, ou le temps fixé par l'arrêt si la déportation est temporaire; dans ce cas elle ne pourra être inférieure à 3 ans ni supérieure à 15 ans.

(2) Lobo de Bulhões, *Les colonies portugaises ;* Lisbonne, 1878.

(3) *Projet de code pénal*, présenté en 1864 par MM. Ferreira de Lima et Levy Maria Jordão, in-8 ; Lisbonne, 1864.

reclusion, mais on résolut de ne pas discuter la question de principe avant la réforme pénitentiaire.

De l'avis de la commission, la reclusion agirait beaucoup plus efficacement sur les criminels très endurcis et la transportation sur les moins corrompus. Elle recommandait avant l'exécution de la peine la mise en cellule dans la métropole de six mois à deux ans, suivant le degré de dépravation morale. En outre, la commission fit observer qu'il y avait des colonies plus salubres telles que Mossamédes (1), Cap Vert, Angola, les îles Saint-Thomas et du Prince (2), et d'autres moins salubres telles que Benguela (3) Mozambique et la Guinée, et elle proposa de tenir compte de cette différence dans la graduation de la peine.

Le code civil de 1867 (4) qui abolit la peine de mort et les travaux forcés, remplaça cette première peine par la cellule à vie et la seconde par la cellule complétée par la transportation. A la place des travaux forcés à vie on appliqua la cellule pendant huit ans suivie de la transportation pour vingt ans, dont deux

(1) Mossamédes est le chef-lieu de la provincedu même nom, située sur la côte occidentale de l'Afrique australe, dans le gouvernement d'Angola. — A. d'Azevedo et H. Midosi, *La déportation à Angola* Revue pénit. fév. 1898, mai 1895.

(2) Ilha São Thomé et do Principe. Iles du golfe de Guinée (Afrique occidentale).

(3) Benguéla, grand pays de la côte occidentale de l'Afrique du sud, confinant au nord avec le pays d'Angola dont il est séparé par la Coanza.

(4) *Codigo civil portugues* (code civil portugais du 1er juillet 1867), Lisbonne, 1874. Nous avons consulté l'édition française traduite et annotée par MM. Laneyrie et Dubois, parue dans la *Collection des principaux codes étrangers*, publiée par le Comité de législation étrangère au Ministère de la justice, Paris, 1895.

peuvent être consacrés, au gré du juge, à la prison dans le lieu de la transportation ; à la place des travaux à temps, la cellule jusqu'à trois ans et la transportation de trois à dix ans. De la sorte la transportation cesse d'être une peine propre pour devenir une peine complémentaire.

A la fin de 1869 fut élaborée la loi sur l'organisation des colonies pénales d'outre-mer. Les auteurs de cette loi déclarent que « l'opposition récente faite à la transportation s'adresse plus aux moyens d'application qu'au principe de la peine, car la transportation amende le condamné, tandis que la reclusion en commun le déprave, et dans une contrée éloignée, le criminel peut rétablir par le travail sa dignité d'homme, ce qui lui est impossible dans la métropole ». Tout en déclarant formellement qu'en aucun cas on ne devrait choisir des contrées inhospitalières, inhabitées et d'un climat meurtrier, les rédacteurs de la loi maintinrent la division des colonies pénales en deux catégories.

La loi confia aux colonies pénales la régénération des condamnés par la voie du travail, de l'éducation civile et religieuse. Chaque colonie fut administrée par un directeur, un secrétaire, un trésorier, un aumônier et des fonctionnaires subalternes, disposant d'une force militaire qui ne devait jamais être inférieure à 60 hommes. La loi prescrivit également dans chaque colonie la création d'écoles et de bibliothèques, et recommanda de choisir des contrées salubres, ayant des communications maritimes faciles, pourvues d'eau potable, etc.

Les deux catégories de colonies sont, l'une pour les criminels les plus endurcis et l'autre pour les moins

coupables ; mais c'est le gouvernement qui désigne la catégorie dans laquelle doit être envoyé chaque condamné.

Chaque colonie se divise en deux districts, l'un réservé à ceux qui accomplissent leur peine, à l'administration, aux hôpitaux et à l'armée ; l'autre aux libérés. Les transportés sont en outre séparés selon les sexes, mais les condamnées peuvent se marier et vivre dans la colonie avec leurs maris. Tous les transportés accomplissant leur peine sont soumis à des travaux obligatoires « selon leurs forces et capacités » de six à huit heures par jour, suivant les travaux durs ou faciles, et selon le climat. Le produit du travail est divisé en trois parts, 2/3 reviennent au Trésor pour le couvrir de ses frais, 1/3 va à la caisse coloniale au profit du condamné, où il est productif d'intérêts.

Les condamnés se divisent en trois catégories qui sont rigoureusement séparées : les mauvais, les douteux et les bons. Pour encourager les condamnés à revenir au bien on avait imaginé : la louange publique, le passage d'une classe à l'autre, le droit de lire des livres de la bibliothèque coloniale, la permission de travailler chez les colons et la concession d'un lopin de terre dans le district réservé aux condamnés, d'abord à titre emphytéotique et ensuite en pleine possession. Ces récompenses sont accordées par le directeur, à l'exception de la dernière faveur pour laquelle il faut une décision du gouverneur. Les mesures de punition sont les déclassements par décision du directeur. Quant aux peines les plus graves, elles sont prononcées par un conseil spécial de la colonie, composé du directeur, de l'aumônier, du médecin ; en outre, lorsqu'il

s'agit d'une peine plus forte que la cellule pour trois mois, le condamné a le droit d'en appeler aux tribunaux supérieurs de Loanda (1), pour les colonies de l'Afrique occidentale, et de Mozambique pour les colonies orientales. Les dépenses d'entretien des colonies pénales sont couvertes en partie par les deux tiers des salaires des condamnés, en partie aussi par des subsides du trésor ou des donations charitables.

Le tableau ci-dessous indique le nombre des condamnés par colonie de 1868 à 1870.

Années.	Cap Vert.		En Guyane.		Ile Saint-Thomas		Loanda.		Benguela.		Mozambique.		Total général pour les colonies africaines.		
	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	H.	F.	Tot.
1868	2	—	—	—	20	—	256	11	—	—	26	2	304	13	317
1869	7	—	9	—	107	2	186	8	3	—	92	8	404	18	422
1870	63	2	6	—	127	4	198	6	10	—	24	3	428	17	445

L'examen des statistiques de chaque colonie montre que le gouvernement portugais dans le choix de la colonie n'a égard ni à la sévérité de la peine ni à la nature du crime. Se fondant sur l'appréciation défavorable des géographes en ce qui concerne la salubrité des colonies portugaises, notamment du Benguéla, de Mozambique et de Loanda dont le climat est mauvais pour les Européens, M. Beltrani Scalia remarque que la transportation a été appliquée par le Portugal sans aucune règle fixe et durable et qu'elle ne peut faire partie du système pénitentiaire. Le gouvernement

(1) Loanda ou São Paulo de Assnmpção de Loanda. Port de la côte occidentale de l'Afrique du sud sur l'Atlantique, capitale du pays d'Angola et des provinces atlantiques de l'Afrique portugaise.

portugais répartit, en effet, les condamnés entre ses nombreuses colonies africaines proportionnellement aux vides que la mortalité y produit.

*
* *

Les tribus germaniques ont possédé dans la première période de leur histoire une institution fort voisine de la *Sacratio tecti, aquæ et ignis interdictio* des Romains (1). Quelques auteurs assignent à cette *interdictio* une origine indo-européenne (2). Elles avaient également une sorte d'esclavage pénal avec les travaux forcés.

Leur système pénal reposait sur l'idée de la rupture de la paix (*Friedlosigkeit*) qui engendrait le droit de vengeance (3). Mais cette rupture pouvait être prévenue par l'accord des deux parties, moyennant le rachat (*wehrgeld*) (4). Dans les cas graves, le rachat n'avait lieu qu'avec le consentement du roi et celui-ci le refusait quelquefois (5) ; le coupable était alors déclaré *friedlos*, privé de paix, ou *wargus*, et il

(1) Pardessus, *Loi salique ;* Paris, 1843. — J. Grimm, *Deutsche Rechtsalterthümer* (Antiquités du droit allemand); Goettingue, 1881. F. de Schulte, *Histoire du Droit et des Institutions de l'Allemagne ;* Paris, 1882.

(2) Ihering, *ouv. cité.*

(3) Wilda, *Strafrecht der Germanen* (Le Droit pénal des Germains) ; Halle, 1842, pp. 278 et suiv.

(4) Grimm, *ouv. cit.*, pp. 739 et suiv.

(5) Wilda, *ouv. cit.*, pp. 282-283. En Islande les *friedlos* qui se cachaient dans les forêts pour être à l'abri de la vengeance publique devinrent si nombreux qu'on fut obligé de publier un tarif pour mettre à prix la tête de chaque *wargus ;* dans ce document on allait jusqu'à promettre le pardon aux criminels les moins dangereux qui tueraient trois des leurs dans les bois. Il se produisit alors des discordes entre eux, et la guerre civile fleurit dans le mâquis.

était exclu de la communauté des citoyens. La privation de la paix prononcée par un tribunal pouvait être aussi le résultat immédiat d'un crime flagrant : la victime se faisait justice elle-même, ou mettait à prix la tête du coupable ; celui-ci pour sauver sa vie devait fuir sa patrie, car le premier venu avait le droit de le tuer, ce qui lui valait souvent une récompense de l'État. Il était défendu sous les peines les plus sévères de prêter assistance, de donner nourriture et gîte au *friedlos*, de le recevoir à son foyer et de le vêtir ; ses biens étaient confisqués, partie au profit de la victime, partie au profit de l'État ; son mariage était rompu, ses enfants devenaient illégitimes, sa maison était brûlée ou rasée et il était réduit à la vie des bêtes fauves. Cette peine était en général perpétuelle. Pour des cas moins graves, elle durait de une à trois années, après quoi le coupable s'il n'avait pas été tué rentrait dans la société avec tous ses droits. La privation de la paix, suivant les cas, était ou limitée à un village (1), une ville, un district, ou bien s'étendait au territoire tout entier habité par une tribu.

Cette peine cruelle reçut avec le temps des adoucissements et les criminels du premier degré trouvèrent des asiles en attendant qu'on eût apaisé la victime, et on accorda un délai plus ou moins long à ceux qui étaient obligés de quitter la patrie. En outre, par des intermédiaires d'abord, par des stipulations légales ensuite, une partie des biens fut laissée au condamné et à sa famille ; par là l'atteinte portée aux droits de cette dernière fut

(1) *Lex Salica*, L. VII, 5 ; ... *Wargus sit, hoc est expulsus de eodem pago.*

réduite. On protégeait ces *wargus* pendant un certain délai, passé lequel ils devaient quitter la patrie nu-pieds, tête découverte en signe de flétrissure. Dans le lieu de leur exil ils étaient complètement libres, et à l'expiration de leur peine ils rentraient dans leur pays avec tous leurs droits, si l'amende convenue avait été payée à leur victime.

A la fin, la privation de la paix fut décomposée Alors qu'elle était appliquée dans son intégralité on en détachait déjà certaines parties qui devenaient des peines indépendantes, comme la confiscation des biens, le bannissement et la privation des droits d'homme libre (*Strafknechtschaft*). Le bannissement sans la privation de la paix fut appliqué couramment par les rois et princes germains, comme peine ou même comme simple mesure de police.

Quant à l'esclavage pénal, il était très différent de celui de Rome. Le délinquant qui n'avait pas les moyens de payer l'amende pouvait s'entendre avec la victime et se racheter par son travail. La femme pouvait y suivre son mari, les enfants leur père, afin de l'aider à se libérer plus vite. Le vol cependant au-dessus d'une certaine somme entraînait outre l'amende, le servage. Afin de mettre un terme aux cruautés qui s'y étaient introduites, l'Église le prit sous sa garde et contribua pour beaucoup à son développement.

Les serfs devinrent les esclaves du Roi qui pouvait en disposer et les donner à ses fidèles, mais ils ne furent jamais employés aux travaux publics.

L'adoption du droit romain en Germanie n'y développa pas la transportation ; car par suite de l'extrême aggravation des peines qui se produisit à la fin du

XIV[e] siècle, on en vint peu à peu à punir de mort tous les crimes graves.

La privation des droits fut remplacée par la privation de l'honneur (*ehrlosigkeit*). Le bannissement (*verbannung*) devint rare et fut accompagné, le plus souvent, des verges, du pilori et de l'ablation des oreilles.

Le bannissement reste tout à fait indéterminé dans le code Caroline (1), quant à la durée, à la distance du lieu d'exil et aux moyens de départ et de retour.

Dans certains cas graves enfin on appliqua la confination en même temps que le bannissement.

Lorsque le sentiment d'humanité eut rendu la peine de mort de plus en plus rare, les États allemands furent embarrassés de leurs criminels, car les relations internationales de plus en plus fréquentes rendaient impossible le bannissement dans les États amis. Ils se tournèrent naturellement vers la reclusion. A partir de 1813, le code bavarois remplace la confination par la surveillance de la police et le bannissement n'est plus appliqué qu'aux étrangers. Le code pénal allemand suivit plus tard cet exemple ; la loi du 4 mai 1874 permet cependant d'appliquer le bannissement aux mem-

(1) *Die peinliche Hals Gerichtsordnung Kaiser Karl's. V* (*Code criminel de l'empereur Charles-Quint, vulgairement appelé la Caroline, avec les codes criminels de Bamberg et de Brandebourg, d'après les plus anciens textes imprimés et les projets de 1521 et de 1529 du code de Charles-Quint, publiés complètement pour la première fois, d'après les manuscrits*) ; Leipzig, 1876.

Caroline : CXIII, CXV, CXVIII, CXXIII, CLVIII, CLXI. Le code de Charles-Quint dans ce dernier article, en prévision de la récidive du vol avec effraction et escalade, laisse à l'appréciation du juge, la condamnation du coupable : bannissement ou exil perpétuel sur le point où il a commis son délit en état de détention (*ewiglich zu bleiben verstrikt werden*).

bres du clergé, comme mesure politique (*Kulturkampf*).

*
* *

Au moment où l'Angleterre renonçait à la transportation comme peine judiciaire et où la France faisait à la Guyane ses premiers essais infructueux, la littérature de l'Europe occidentale s'enrichissait d'une étude magistrale sur la question (1). L'auteur le baron von Holtzendorff, professeur à l'université de Berlin, puis à celle de Munich, appartenait à un pays n'ayant jamais pratiqué cette mesure ou ne l'ayant appliquée que d'une façon tout à fait insignifiante (2), aussi sa théorie nous a-t-elle paru valoir la peine d'être analysée.

Le savant professeur commence par raconter l'histoire de la transportation romaine, décrit ensuite le système des Anglais, caractérise la transportation française à ses débuts, et au livre IV de son ouvrage il expose enfin « l'importance de la transportation au double point de vue du châtiment et de la colonisation ». Dans un chapitre premier il examine les éléments constitutifs de la transportation en tant que peine et il croit que la colonisation est possible par voie de transportation. Il reconnaît d'ailleurs la difficulté de concilier, en présence d'une forte proportion de criminels, des fins aussi différentes que

(1) von Holtzendorff. *Die Deportation als Strafmittel.* (La transportation comme peine). Leipzig, 1859.

(2) Von Holtzendorff pp. 708, 709. Une seule tentative réussit, celle faite par la Prusse qui remit à la Russie 57 criminels à destination de la Sibérie.

le châtiment et le succès de la colonisation. Cependant l'auteur aborde cette question et beaucoup d'autres avec des arguments tirés de la logique plutôt que de l'expérience. Au chapitre II il traite des rapports de la transportation avec les autres peines, notamment avec la réclusion vers laquelle elle tend par une de ses formes; il remarque que la transportation possède les mêmes qualités de divisibilité dans l'échelle de gradation et dans la répartition sur les lieux, mais qu'elle aggrave en outre la privation de la liberté par le fait de l'exil. C'est cela même qui crée les difficultés dans l'application de la transportation.

Ainsi, que faire d'un criminel commettant un nouveau crime grave après sa condamnation à la transportation, puisqu'un second exil n'est pas comparable avec le premier? Faut-il trancher cette difficulté en n'appliquant pas la transportation comme peine propre, à l'exemple de ce que fit l'Angleterre à la fin? Mais alors si on réserve la transportation pour les crimes les plus graves, l'État sera obligé d'organiser un système pénitentiaire dans la métropole, ce qu'il cherche à éviter. Dans le chapitre III, von Holtzendorff démontre le caractère intimidant de la transportation, qui réside d'après lui dans la contrainte au travail d'une part et dans l'exil du criminel d'autre part. Les doutes sur le caractère comminatoire de la transportation anglaise proviennent exclusivement de faiblesses de l'administration, qu'il est facile de prévenir, et de défauts secondaires faciles à éviter. L'exil pour le criminel doit être considéré comme un châtiment grave en soi. En effet, indépendamment de l'amour qu'il peut avoir gardé au

fond du cœur pour sa patrie, la transportation implique d'autres souffrances. « Elle arrache le criminel d'habitude à son milieu, à ses compagnons, elle est l'expression la plus éclatante du blâme public » (page 602), et ce blâme n'est pas atténué par le fait qu'il se trouve des colons libres aux lieux d'exécution (page 603). Von Holtzendorff fait ressortir combien doit être pénible pour le condamné cette contrainte de quitter son pays, quand on songe à l'émigrant qui ne se résout à partir qu'après avoir sérieusement mûri son projet d'expatriation. Il convient que la valeur intimidante de la transportation, surtout en tant que peine perpétuelle, varie beaucoup selon les individus, mais il ne la trouve pas moins capable de proportionnalité que les autres peines. Ce que le savant allemand trouve de séduisant dans la transportation, c'est que tout en étant très intimidante comme peine, elle est néanmoins un excellent procédé de colonisation. Elle permet au condamné laborieux d'acquérir un bien-être matériel et une aisance modeste, et il cite l'état de prospérité auquel ils sont parvenus en Nouvelle-Galles et en Tasmanie. Le chapitre IV consacré aux rapports de la transportation avec la question de la sûreté générale est un des plus intéressants, car le savant criminaliste voit une antinomie entre ces deux problèmes (p. 612). Les intérêts métropolitains et coloniaux sont, en effet, diamétralement opposés, et l'acceptation par la colonie des éléments mauvais ne se justifie que par la force : toutes les fois, en effet, que les colonies n'ont plus été sous la dépendance absolue de la métropole, elles ont repoussé énergiquement ce don gracieux.

Selon l'auteur, « c'est une marque de bien grand mépris pour une colónie que d'y envoyer une foule de voleurs à seule fin de sauvegarder la caisse de la métropole. » Quant à croire que le condamné est moins dangereux dans la colonie que dans la mère patrie, parce qu'il peut y être mieux surveillé et plus facilement arrêté, c'est une fiction. « Le pickpocket de Londres retrouvant en Australie de nouveaux criminels endurcis, ne fait qu'adapter au milieu son industrie lucrative : il se procure des armes et devient voleur de grande route. » L'Angleterre qui avait désespéré de corriger les récidivistes (*habitual criminals*) dans la métropole et croyait n'atteindre ce but que par la transportation, n'a abouti qu'à changer l'Australie en un « cloaque de vices et de crimes ». Et il faut reconnaître qu'un tel système n'a pu être inspiré que par la crainte de ne pouvoir préserver la métropole de malfaiteurs incorrigibles et invétérés, autrement qu'en les privant à perpétuité de liberté (p. 614).

Après avoir démontré que les motifs de sûreté ne suffisaient pas à justifier la transportation, von Holtzendorff émet des doutes sur la possibilité de créer des colonies pénales sans population libre. Mais il croit réalisables des « stations pénales » (*Strafstationen*) mobiles, conçues suivant le type de Crofton dans le système irlandais et offrant un aspect très différent des prisons ordinaires. Le type qu'il préconise diffère complètement de ceux qui furent pratiqués à l'île Norfolk et dans nos colonies françaises, parce qu'il doit se concilier avec les intérêts coloniaux (p. 615). Il ne trouve la transportation justifiée par le seul motif de sûreté qu'à l'égard des déportés politiques.

Encore ne l'admet-il qu'après de grandes crises et il blâme les pratiques arbitraires de Napoléon III. En temps normal il croit la déportation très mauvaise, parce qu'elle est d'un exemple funeste pour les condamnés de droit commun et qu'elle coûte fort cher quand elle est appliquée rigoureusement. Dans le chapitre v, von Holtzendorff signale les avantages suivants du système de transportation qu'il préconise : 1° On peut plus souvent occuper les condamnés à des travaux agricoles ; 2° la transition de la liberté conditionnelle à la liberté entière s'effectue beaucoup plus facilement que dans la métropole, parce qu'on y a davantage besoin de bras et que l'emploi d'ouvriers récemment libérés y est moins dangereux ; 3° avec la transportation on empêche le libéré, ancien ouvrier des villes, de retourner dans les mauvaises compagnies où il s'est corrompu ; et on peut de la sorte opérer plus facilement la décentralisation ; 4° la colonie offre au libéré beaucoup plus d'occasions de gagner sa vie honnêtement que la métropole où le travail est rare par suite de la grande concurrence. Les travaux sont plus simples et plus accessibles à tous. Dans la transportation le but final de la correction doit être : de faire des libérés des colons, constituant une propriété foncière durable (*ein grundbesitz*), et de donner à ces repentis le moyen d'acquérir par leur activité un foyer définitif. L'auteur en terminant déclare que, partisan de la transportation, il veut qu'elle soit réalisée en tenant compte des circonstances du milieu, et du degré de développement des colonies avant l'arrivée des transportés. Malheureusement l'auteur reste toujours dans la sphère sereine de

l'idéal et ne nous indique pas les moyens pratiques de réaliser cette « transportation colonisatrice ». Dans son chapitre VI il étudie les rapports des intérêts coloniaux avec les fins pénales qui sont : l'intimidation, la sécurité de la colonie et la correction. Ces deux premiers buts : l'intimidation et la sécurité, doivent être atteints en dehors de la colonisation, tandis que la correction est dans un rapport intime avec elle. Il ne veut les travaux obligatoires dans la colonie que pour les condamnés à perpétuité et que s'il existe un régime pénal satisfaisant ; car il ne les admet pour les autres condamnés que si les besoins d'une colonie naissante l'exigent. Mais quand la transportation a lieu après l'accomplissement de la peine dans la métropole ou à la libération conditionnelle, l'auteur fait remarquer que le côté pénal est relégué au second plan, et sous cette forme la transportation ne doit s'appliquer qu'à un nombre très restreint d'individus: ceux qui sont réellement corrigés. Au contraire, quand la transportation est un intermédiaire entre la cellule dans la métropole et les travaux forcés dans la colonie, c'est le côté pénal qui l'emporte sur la colonisation (p. 630). Et l'auteur blâme vivement ce second mode comme étant nuisible à la colonisation, parce qu'il ne permet pas la sélection des individus.

Enfin il veut autant que possible rendre progressivement aux transportés leurs droits civils et politiques. Il défend ensuite son système de « transportation colonisatrice », tout en reconnaissant la très grande difficulté à obtenir une certaine proportion entre les transportés des deux sexes. Le savant criminaliste allemand termine son ouvrage en préconisant

la transportation conventionnelle dans les républiques de l'Amérique du Sud, où elle pourrait remédier à la crise économique provoquée par l'abolition de l'esclavage. Il croit que la main-d'œuvre pénale peut remplacer dans bien des cas les esclaves, mais il ne croit pas que le placement des condamnés puisse se faire par la seule intervention de l'État et il propose la formation de Sociétés privées. Le gouvernement allemand n'a pas suivi le plan de von Holtzendorff et les libérés n'ont pas attendu les Sociétés semi-officielles pour émigrer en grande quantité (1). On verra d'ailleurs que le professeur Holtzendorff est revenu depuis de sa théorie.

***

Les essais de transportation rêvés par l'Italie furent aussi très intéressants, mais eurent surtout un caractère politique. L'Italie libre et unifiée pour augmenter sa puissance voulut développer ses possessions coloniales (2). Elle espérait atteindre ce but en y envoyant ses criminels ou ses adversaires politiques, et améliorer en même temps son système pénal.

M. Cerruti dans des brochures nombreuses ou dans des articles de journaux (3) préconisait la transporta-

(1) G. Dubois, *la Transportation des libérés dans les colonies allemandes* (Revue pénit. mai 1894).

(2) Le Piémont avait pourtant dès 1852 proposé l'application de la transportation aux condamnés aux travaux forcés à perpétuité, et même à ceux à temps ayant commis des crimes graves ; mais ces projets ne se réalisèrent pas. Beltrani-Scalia, *ouv. cit.* pp. 5, 6.

(3) *Opinione*, *Corriere Mercantile*, *Gazetta d'Italia*, *Liberta*, *etc.*, M. Cerruti réunit en une brochure intitulée : *Des réformes pénales et pénitentiaires*, Rome, 1873, les lettres qu'il avait adressées au journal *l'Italie ;* il a publié en outre un certain nombre de brochures sur ce même sujet.

tion pour les catégories suivantes d'individus : 1° les condamnés à mort ; 2° les forçats à vie ou à temps, (*bagno*) ; 3° tous les reclusionnaires (*reclusione*) pour plus de quatre ans et tous les récidivistes des maisons de correction (*case di riforma*) ; 3° les volontaires reconnus par une commission spéciale dignes d'achever leur peine dans la colonie. M. Cerruti arrivait ainsi à un total de 32,000 hommes en ne comptant pas les deux dernières catégories. Le régime des transportés dépendait de leur classe : les condamnés de la première étaient soumis à la cellule perpétuelle ; ceux des deuxième et troisième classes, après un court séjour en cellule, étaient occupés à des travaux en commun d'après le système auburnien ; ceux de la quatrième classe devaient être installés sur des concessions nationales, avec l'obligation d'y séjourner et d'y travailler moyennant une faible rétribution ; ceux de la cinquième classe devaient trouver place dans les établissements correctionnels de la colonie (*riformatori*). Quant aux libérés, on proposait de les envoyer dans les colonies les plus éloignées en les astreignant seulement à certaines mesures de police ou de discipline et en leur laissant la liberté de vivre comme ils l'entendaient dans un cercle déterminé. M. Cerruti laissait au génie italien le soin de réaliser son système compliqué de colonies pénales, correctionnelles et de relèvement, se contentant de signaler toutes les merveilles que produirait la transportation. Il conseillait même au roi d'Italie d'occuper la Ménalésie avant que la Russie ou l'Angleterre s'en fussent emparées. Le travail de M. Cerruti n'est pas une étude sérieuse de la transportation, mais

un plaidoyer enflammé en faveur du système (1).

Le comte Foresta soutient au contraire la transportation sur le terrain juridique. Dans un discours prononcé à la cour d'appel d'Ancône le 3 janvier 1873, dans une série d'articles dans l'*Opinione* et la *Rivista di disciplina carceraria*, et aux congrès de Londres et de Stockholm, le comte Foresta a indiqué les qualités pénales de la transportation. Elle est une privation très grave équivalant au dommage causé, elle préserve de la récidive, permet au condamné de se réhabiliter par le travail agricole, en l'éloignant du centre de ses fautes passées, et elle est enfin susceptible de gradation. Comme M. Alauzet, il croit qu'elle est la seule peine perpétuelle possible et qu'elle est précieuse pour les résultats qu'elle peut donner, comme elle l'a fait pour les Anglais. Le comte Foresta espère aussi avec la transportation éviter la coûteuse réforme des prisons, débarrasser son pays des bandes de pillards et obtenir la suppression de la peine de mort. Faisant de la transportation une peine très sévère, il ne l'appliquerait qu'aux condamnés à mort et qu'aux forçats pour plus de quinze ans. Les condamnés à mort mis en cellule d'abord seraient obligés de travailler à perpétuité au profit de l'État, sans libération conditionnelle possible. Les forçats à temps passeraient 1/6 de leur peine en cellule, 3/6 à des travaux publics et 2/6 en liberté conditionnelle s'ils avaient eu une conduite parfaite.

A ces deux partisans de la transportation, de vues

(1) M. Beltrani-Scalia apprécie de la façon suivante l'ouvrage de M. Cerruti : *facili asserzioni di poco conscienziosi scrittori*.

si divergentes, il faut opposer M. Beltrani-Scalia qui refuse à cette peine toute valeur correctionnelle (1). La transportation n'est ni exemplaire (*non e exemplare*) ni intimidante (*non e affittiva*), car elle donne au condamné trop d'espoir d'éviter les rigueurs de la peine et l'éloigne de ceux dont le blâme lui serait sensible. Et le criminaliste italien cite à l'appui les statistiques françaises indiquant que plus de 3,000 forçats demandèrent à échanger le bagne contre la transportation. De plus il ajoute que cette peine n'est ni égale (*e ineguale*) ni morale, parce qu'elle rompt les liens de la patrie et de la famille. Après avoir montré qu'elle fausse les rapports entre les colonies et la métropole, il termine en indiquant combien elle est coûteuse à appliquer et il déplore que l'opinion générale lui soit si favorable en Italie. Sur cinq projets de code pénal (juillet 1867, mai 1868, avril 1870, juin 1873, mai 1876), le quatrième seul présenté par le ministère Falco appliquait la transportation aux condamnés à long terme ayant accompli huit ans de cellule dans la métropole, mais il fut retiré par son auteur et la transportation ne fut pas admise dans le code pénal italien (1).

*
* *

Les premiers défenseurs de la transportation aux congrès pénitentiaires internationaux (2) furent des

(1) Beltrani-Scalia, *ouv. cit.*, pp. 35 et suiv.

(2) Code pénal italien, 30 juin 1889, traduit, annoté et précédé d'une introduction par Jules Lacointa, Paris, 1890. — C. de Vence, *la Colonie d'Erythrée et la Déportation* (Revue pénit., juin 1891). — E. Pagès, *Prison et colonie pénale en Erythrée* (Rev. pénit., avril 1892).

(2) *Prisons and reformatories at home and abroad, being the transactions of the international penitentiary congress.* Londres, 1782,

Italiens, notamment le comte Foresta qui à celui de Londres, en 1872, déclara que la transportation française était parfaite pour les grands criminels, mais qu'elle ne devait pas être généralisée. Il demandait que les forçats à vie fissent au moins quinze ans de pénitencier, avec travail forcé, et les forçats à temps la moitié de leur peine, après quoi ils seraient libérés conditionnellement. Néanmoins le congrès de Londres à l'exception des délégués russes vota à la presque unanimité contre la transportation. Le représentant de la Hollande, M. Pols, déclara que son pays n'appliquerait pas la transportation, parce qu'il n'était pas moral qu'un pays déversât la tourbe de ses criminels sur un autre, et parce que la transportation forçait à exterminer la population indigène, puisqu'elle a en outre le grave défaut d'être permanente. M. Hastings déclara qu'il ne croyait pas que l'Angleterre revînt de sitôt à la transportation, parce qu'il n'y avait pas, par suite du grand éloignement, de contrôle possible, ni de sage économie dans les dépenses. von Holtzendorff résuma avec beaucoup de prudence les débats qu'il avait eu à diriger comme président de la section. Il reconnut que l'expérience de l'Angleterre n'était pas en faveur de la transportation, mais il eut soin d'en distinguer : 1° la colonisation à l'intérieur (*inland colonisation*) pratiquée selon lui par les Russes en Sibérie et par l'État de New-York qui envoie ses enfants abandonnés sur les limites extrêmes de l'État ; 2° l'émigration des

pp. 401 et suiv. On ne s'était pas occupé de la transportation aux congrès de Francfort et de Bruxelles, les congressistes étaient néanmoins manifestement partisans de la cellule.

libérés. Il termina en déclarant que la question de la transportation devait rester à l'ordre du jour des peuples qui pourraient l'appliquer dans de meilleures conditions que l'Angleterre.

Le congrès de Stockholm, en 1878 (1), fut beaucoup plus animé et offrit une discussion beaucoup plus complète de la question. Le professeur Holtzendorff envoya un rapport très documenté sur cette question qui donna naissance à une vive discussion à laquelle les délégués français prirent une grande part. En effet, le criminaliste allemand qui en 1859 s'était montré le champion déterminé de la transportation, ébranlé par le congrès de Londres et les arguments de M. Beltrani-Scalia (2), se déclarait un adversaire presque irréconciliable de cette peine. Se plaçant au point de vue juridique et pénal, il croyait que la transportation: 1° n'était pas concevable pour les crimes excessivement graves; 2° qu'elle était destinée à disparaître des

(1) *Congrès de Stockholm*, I, pp. 171-202, 590-97, et *Appendice*, pp. 16-21.

(2) M. von Holtzendorff écrivait à M. Beltrani-Scalia, le 8 janvier 1874, la lettre suivante : « Je vois dans la transportation deux modes : le premier consiste à corriger le criminel et à le rendre graduellement propriétaire de concessions de terres. Mais ce moyen n'est praticable que pour la Russie qui possède des contrées immenses en Asie. L'autre mode consiste à déporter en bloc préventivement tous les individus susceptibles de devenir dangereux ; ce second procédé appliqué par la France en Nouvelle-Calédonie ne me dit rien, car il est fort coûteux et ne fait que déplacer la question de sécurité qui pourrait beaucoup mieux être résolue par la création d'établissements spéciaux. Je suis l'adversaire de toute tentative de transportation de la part de l'Allemagne, et de l'Italie pour les mêmes raisons « *decissamente contrario de qualunque tentative di deportazione in lointani paesi* », B. S., *ouv. cit.*, p. 107.

codes nouveaux en vertu de la force des choses et par suite du développement de l'émigration volontaire qui rendra de plus en plus difficile le choix des lieux d'exécution. Au point de vue de la sûreté de la métropole, la transportation ne peut avoir que des effets temporaires et négatifs, selon von Holtzendorff, et il n'en serait pas de même si l'on perfectionnait le système pénal et les prisons métropolitaines. Malheureusement, de l'avis de beaucoup de criminalistes, les progrès de la réforme des prisons sont en raison inverse du développement de la transportation. Avant de l'adopter comme mesure de sûreté, il faudrait donc démontrer : 1° l'impossibilé d'arriver au même but avec un système parfait de reclusion disposant de gardiens vigilants; 2° que la transportation est moins coûteuse qu'une réforme des prisons ; 3° que les institutions complémentaires des prisons telles que la surveillance de la haute police ou le patronage des libérés ne suffisent pas à éviter la récidive ; 4° que les mesures exigées tant par la sûreté que par l'humanité seront strictement observées dans les colonies.

Mais ce qu'il y a de plus frappant dans ce brusque revirement du savant jurisconsulte allemand, c'est qu'il refuse même à la transportation le caractère colonisateur qu'il lui attribuait naguère. « L'installation des libérés, dit-il, qui au premier abord paraît un excellent moyen de reclassement, devient bientôt une charge pour la colonie, parce que les uns sont vite épuisés par le climat, et les autres, sans cesse exposés aux mauvaises influences, retombent bientôt dans le vice. » Car il est très difficile en outre de faire une sélection parmi les condamnés qui doivent être transportés. C'est

donc à l'envoi en transportation des forçats, qui créent des agglomérations dangereuses pour la colonie, que von Holtzendorff s'oppose énergiquement. Quant au reclassement des libérés, il veut qu'il soit confié à des Sociétés de patronage qui donneraient aux libérés des conseils et des subsides pour s'installer dans une nouvelle localité. Le baron Holtzendorff brûle ce qu'il avait adoré et ne voit de solution que dans l'expatriation volontaire, encouragée par les sociétés semi-officielles qu'il voudrait internationales afin qu'elles pussent échanger leurs libérés réellement amendés.

En un mot, tout en reconnaissant que la « peine de la transportation n'est pas en principe contraire au but de la justice pénale », von Holtzendorff la trouve si difficile à réaliser qu'il préfère y renoncer.

Le congrès de Stockholm fut encore plus intransigeant que le criminaliste allemand, et il refusa de reconnaître à la transportation une valeur pénale quelconque, bien que cette mesure y ait été brillamment défendue. Indépendamment du mémoire envoyé par le comte Foresta, qui reproduisait sa théorie décrite plus haut, il faut citer les discours des délégués français. M. Michaux déclara que la transportation était le meilleur procédé de correction et de reclassement des condamnés, parce qu'il contribuait à la prospérité des jeunes colonies. M. Desportes fit un brillant exposé des résultats obtenus en Nouvelle-Calédonie, montrant que la transportation permetaitt de conserver les peines perpétuelles et de supprimer les bagnes hideux.

MM. Mouat et sir George Arney, ancien grand-juge de la Nouvelle-Zélande, expliquèrent les causes extra-

juridiques qui avaient fait renoncer l'Angleterre à cette peine restée inscrite dans la loi. Dans leurs mémoires, dona Conception Arenal, de Gijon (Espagne), et M. Schœnmeyr firent des objections plus ou moins fondées contre la transportation (1). M. Hinde, inspecteur général des prisons de l'Australie du sud, combattit la transportation parce que, selon lui, elle exerçait une influence démoralisatrice sur la colonie. « La distinction entre les descendants de convicts et ceux d'hommes et de femmes libres, dit-il, est encore très marquée dans la Nouvelles-Galles du sud et la Tasmanie, et il faudra encore bien des années avant qu'elle soit effacée. » Mais ceux qui attaquèrent le plus énergiquement la transportation, en dehors de M. Mechelin (2), rapporteur de la section, ce furent les délégués italiens MM. Beltrani-Scalia, Brusa et Canonico. M. Beltrani-Scalia critiqua vivement le système de la transportation française à raison des résultats négatifs qu'elle a donnés au point de vue correctionnel et colonisateur, et des frais considérables qu'elle a entraînés. M. Brusa, se fondant sur l'expérience, montra que cette peine était aussi funeste à la colonie qu'inutile pour la métropole, parce qu'elle manque de vertu intimidante.

Le délégué finlandais, M. Mechelin, nommé rapporteur pour l'Assemblée générale, proposa la résolution suivante, dès l'ouverture de la troisième séance : « La

(1) M. Schönmeyr admet, sans dire pourquoi, la transportation des criminels incorrigibles, mais il ne donne aucun criterium pour juger du degré d'incorrigibilité.

(2) M. Mechelin chercha sans cesse à opposer la transportation finlandaise à la transportation russe, ce qui ne nous paraît pas très fondé, les deux pays transportant uniformément en Sibérie.

peine de la déportation ne peut pas offrir les mêmes garanties, pour la réalisation des fins de la justice pénale, que les peines privatives de la liberté exécutées dans la mère patrie, sous la surveillance de l'autorité centrale de l'État. Cette peine offre, en outre, le grave inconvénient de faire subir aux colonies les chances dangereuses d'une accumulation de grands criminels et d'entraver de cette manière l'influence civilisatrice que la mère patrie devrait exercer sur les contrées lointaines qu'elle s'est soumises ».

MM. Canonico et Dubois présentèrent d'autres ordres du jour qui furent également repoussés, et le congrès adopta la rédaction suivante : « La peine de la transportation présente des difficultés d'exécution qui ne permettent pas de l'adopter dans tous les pays, ni d'espérer qu'elle réalise toutes les conditions d'une bonne justice pénale. »

M. Mechelin fit observer avec beaucoup de raison que ces conclusions ne pouvaient que formuler les résultats de l'expérience faite par les États d'occident, mais qu'elles ne pouvaient en rien préjuger la transportation telle que la pratiquait la Russie.

CONCLUSION (1)

On a pu voir par l'exposé qui précède combien avait été féconde cette idée de la transportation. Elle a eu ses défenseurs comme peine propre, comme mesure de sûreté à l'intérieur ou comme moyen d'expansion coloniale. Envisagée comme peine, on lui a reconnu les avantages suivants : elle est intimidante et exemplaire, elle arrache le condamné à sa patrie et à tous les liens du passé, et si l'éloignement ne suffit pas, on peut y ajouter des peines accessoires, telles que la prison ou la cellule dans la colonie. Elle est en outre une garantie de sûreté pour la métropole à un double point de vue : elle préserve en effet des crimes futurs d'un malfaiteur dangereux et empêche la contagion des mauvais exemples, en intimidant la multitude et en diminuant le nombre des crimes.

Elle est la seule peine qui puisse être édictée à vie dans notre époque où la peine de mort devient de plus en plus rare et où les règles d'humanité sont plus rigoureusement observées. Elle est la seule peine perpétuelle, en effet, qui se concilie avec les sentiments mo-

(1) Nous avons cru ne pas devoir modifier les conclusions de M. Foïnitski, bien qu'elles ne fussent pas toujours semblables aux nôtres. G. B-M.

dernes de justice, parce qu'elle permet mieux que la prison le retour à la vie libre.

Elle relève le niveau moral des prisons en éloignant de la métropole les criminels endurcis et les incorrigibles : elle facilite ainsi la réalisation de la réforme pénitentiaire.

Elle est le seul moyen de débarrasser certains pays, l'Italie par exemple, des bandes de brigands qui se reformeraient sans cesse par la rentrée de ces criminels après leur libération.

Étant donné le manque de bras dont se ressentent toujours les colonies naissantes, elle leur fournit le travail des forçats et des libérés, et comme les travaux s'exécutent généralement en plein air, le genre de vie des transportés se rapproche de plus en plus de la vie libre (1).

La transportation, enfin, permet à la vertu purifiante de la peine d'agir beaucoup plus efficacement. Car en séparant le libéré de ses anciens complices et d'une société qui le méprisait, elle lui permet, par une vie de labeur honnête, d'acquérir, à l'époque de sa libération, une situation honorable, quelquefois même l'aisance. Ceux qui envisagent la transportation comme une mesure de politique intérieure ou extérieure la préconisent pour les raisons suivantes : 1° En peuplant les colonies et en leur fournissant une main-d'œuvre, la transportation contribue à leur prospérité et à l'affermissement du pouvoir central.

(1) On a dû reconnaître de très bonne heure la vertu correctionnelle du travail agricole, car on le trouve préconisé dans des prisons très anciennes comme celle de Berne.

2° Elle affranchit l'ouvrier libre de la concurrence des prisonniers.

3° Elle permet d'installer à bref délai le condamné, pour le plus grand profit de tous.

Les adversaires de la transportation la rejettent en bloc. Ils oublient qu'elle peut comprendre des mesures aussi diverses que les travaux forcés, l'emprisonnement ou la privation de droits, et qu'avec ces éléments il est possible de concevoir un système pénal beaucoup plus parfait que la conception la plus idéale d'un système de prison. La transportation peut à elle seule résoudre les problèmes si divers de la criminalité, de la sûreté, du relèvement et même de la colonisation. Voilà pour la théorie.

Mais si de là on passe à la pratique, on est obligé de reconnaître que la transportation n'a donné jusqu'à présent que des résultats négatifs. Son application se heurte à une série d'obstacles tels que le choix d'un lieu convenable, la conciliation des intérêts de la métropole avec ceux de la colonie, la bonne réglementation des déplacements à l'intérieur de la colonie, l'organisation des travaux forcés et surtout l'établissement des transportés. Il ne faut pas songer à choisir comme lieu de transportation des contrées déjà peuplées, car c'est sacrifier à l'intérêt pénal de la métropole les intérêts sociaux des colons. La transportation dans de telles conditions est une peine injuste, inégale et non correctionnelle, parce que l'élément libre de la colonie lui est hostile. La transportation n'est possible que si les colons libres la réclament, et encore l'expérience démontre-t-elle que ce n'est jamais pour longtemps. Quant à trouver des contrées salubres et fertiles, c'est

une tâche bien difficile, parfois même impossible à certains gouvernements. On a constaté en effet que l'émigration était attirée vers les centres de transportation dès que les forçats avaient défriché les terres autrefois incultes et inhabitées. La transportation perd alors à ce contact son caractère intimidant, et il arrive bientôt un moment où la colonie libre repousse les transportés que l'État est forcé d'installer autre part.

Tous ces déplacements et ces installations temporaires ne laissent pas que d'être dispendieux, puisque l'État sème toujours et que les colons seuls récoltent. Le premier voyage et les transferts successifs ne coûtent pas seulement très cher à l'État, ils sont encore nuisibles aux transportés au point de vue physique et moral. Dans la promiscuité du voyage on voit des relations mauvaises s'établir, des échanges de noms se produire (surtout dans la transportation russe), des rixes et des révoltes éclater. En réalité il faudrait établir des prisons dans les colonies pour y faire exécuter au forçat une partie de sa peine ou pour y purger de nouvelles condamnations. Mais que pourrait-on attendre de ces prisons coloniales éloignées du contrôle du pouvoir central et de l'opinion publique? car, en dehors des abus éventuels on éprouverait de très grandes difficultés et de grosses dépenses pour former un personnel administratif convenable.

Aux défenseurs de la transportation qui font surtout valoir que cette peine permet de procurer plus facilement de l'occupation aux condamnés, il faut présenter les réserves suivantes : 1° Ce reclassement des transportés ne s'opère avec succès que pour les

gens sains et d'âge mûr, et l'expérience faite en Sibérie confirme l'extrême difficulté qu'on éprouve à placer les individus dont les forces physiques ne sont pas normales.

2° Il est impossible d'assurer du travail à ceux qui exerçaient des professions libérales.

3° Il arrive par suite de la concentration et de l'affluence croissante des transportés sur certains chantiers de travail que beaucoup d'entre eux se trouvent sans emploi. Il est alors très coûteux de leur créer artificiellement des occupations si l'on ne veut pas se départir des sévérités de la peine.

Mais le principal obstacle à la solution du problème a été l'insuffisance du nombre des femmes et leur immoralité, car elles ont empêché la création de foyers pour les transportés. La privation de certains droits édictés par la loi contre les transportés, les empêchent aussi de se reclasser rapidement, car l'indifférence ou l'hostilité des colons à l'égard des condamnés devient de plus en plus forte avec le développement d'une colonie. Dans ce cas il arrive alors que le condamné mène la vie de la prison et reste jusqu'à sa mort à la charge de l'État.

L'établissement des transportés libérés est une question du plus haut intérêt, elle est le caractère qui distingue la transportation colonisatrice de la transportation telle que la comprenaient les Romains. Ceux-ci, en effet, préoccupés uniquement du but pénal, se désintéressaient du sort des condamnés. Mais cette question si complexe n'a pas été encore résolue, et l'expérience semble avoir confirmé jusqu'à présent le jugement de Bentham déclarant qu'il est impossible

de fonder une société avec des éléments aussi hétéroclites que ceux de la catégorie des criminels. En voulant poursuivre quand même ce but presque inaccessible, on en est arrivé à faire de la transportation une peine perpétuelle et à prononcer, dans de larges proportions, des privations de droits recouvrables seulement dans la colonie. D'où les conséquences suivantes : la transportation a perdu deux de ses principales qualités : la souplesse et la divisibilité ; n'étant plus prononcée que pour les crimes graves, elle ne décharge pas la métropole du coûteux entretien des prisons, et cette dernière comptant sur une évacuation prochaine des forçats vers la colonie, ne prend pas à leur égard des mesures nécessaires; en maintenant en outre les privations de droits, la transportation augmente le nombre des gens frappés d'incapacité civile, et tend à devenir comme autrefois en Amérique un commerce d'esclaves. Car l'assignement pénal des condamnés à des particuliers ou à l'État qui a été pratiqué par tous les pays, plus ou moins manifestement, n'a été en réalité qu'une forme originale de l'esclavage.

La tendance à faire de la transportation une peine perpétuelle dans le seul intérêt de la colonisation, alors même que le forçat s'est complètement amendé, rend cette mesure contraire à la fin éducatrice de la peine.

Mais la transportation soulève encore un problème bien difficile : à qui appliquer cette peine ? Si l'on en fait une peine perpétuelle, on ne peut évidemment l'appliquer qu'aux criminels d'une certaine gravité. Mais si au contraire on ne poursuit qu'un but de sûreté pour la métropole, il faudra l'appliquer surtout aux criminels d'habitude, c'est-à-dire aux récidivistes,

et malheureusement les individus de cette catégorie sont aussi inaptes que possible à coloniser. L'expérience faite par la France de coloniser avec des déportés politiques n'a pas été plus heureuse. Enfin pour les criminels occasionnels et pour les corrigibles, la transportation par sa tendance à la perpétuité semble être une mesure non conforme à son but.

L'expérience faite par tous les pays a donc montré que le système de la transportation était excessivement coûteux, plus cher comparativement que la prison et exerçait en même temps une très mauvaise influence sur le niveau moral de la colonie dans laquelle on envoyait des forçats. Le régime pénal a une portée considérable par la pratique administrative, à laquelle les intérêts légaux de la colonie sont sacrifiés. Et cette action est encore plus malfaisante lorsque la surveillance des condamnés est nulle. Or, pas un pays du monde n'a pu en organiser une suffisante. En résumé donc la transportation, qui semblait au point de vue abstrait une peine idéale, n'a pas donné jusqu'à présent de résultats satisfaisants même au point de vue de la colonisation, parce qu'elle est devenue une tutelle perpétuelle de l'État. L'émigration volontaire n'est, en effet, féconde qu'en tant que l'homme apporte dans sa seconde patrie une initiative nouvelle et une énergie réelle. Malgré tous ces inconvénients, la transportation doit pourtant et quand même être maintenue non point comme mesure définitive, mais comme institution temporaire. Dans l'histoire des peuples, souvent de sérieuses considérations politiques obligent à l'occupation rapide de certains points sur lesquels ne se dirigeraient pas volontiers d'abord les courants d'émigration. On

aura recours alors aux forçats, mais on devra les trier sur le volet afin de diminuer autant que possible les sacrifices imposés à la métropole par ces premiers pionniers préparant les voies à l'émigration. La transportation est encore nécessaire pour certains États qui n'ont pas de système pénitentiaire, parce qu'elle leur permet d'installer rationnellement des prisons : car si la transportation est insuffisante au point de vue pénal, la prison incomplète est encore bien plus mauvaise. En dernière analyse on ne doit donc considérer la transportation ni comme une mesure praticable par tous les pays, ni comme un système définitif.

TABLE DES MATIÈRES

POITIERS. — TYPOGRAPHIE OUDIN ET Cie





